

FIAT AUTO BILANCIO CONSOLIDATO 1989



FIAT AUTO BILANCIO CONSOLIDATO 1989

Indice

Consiglio di Amministrazione Collegio Sindacale e Revisori	Pag. 3
Principali dati economici e finanziari	5
Lettera del Presidente	6
Fiat Auto - Struttura del Settore	11
Mercato	13
Vendite	14
Produzione	16
Azioni sul prodotto	17
Investimenti	18
Innovazione tecnologica	19
Nuove iniziative	20
Qualità totale	21
Attività sportiva	22
Personale e relazioni industriali	23
Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio	24
Sezione finanziaria	25
Elenco delle Società controllate	47

**Consiglio di
Amministrazione**

<i>Presidente</i>	Umberto Agnelli
<i>Vice Presidente e Amministratore Delegato</i>	Cesare Romiti
<i>Consiglieri</i>	Giovanni Agnelli Carlo Callieri Ruggero Ferrero Francesco Gallo Giorgio Garuzzo Francesco Paolo Mattioli Amedeo Peyron Gian Carlo Vezzalini
<i>Segretario del Consiglio di Amministrazione</i>	Ezio Gandini

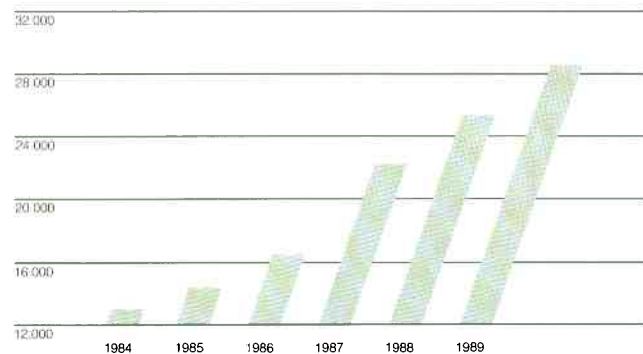
**Collegio
Sindacale**

<i>Sindaci effettivi</i>	Federico Gamna - <i>Presidente</i> Giuseppe Arnulfo Giovanni Peradotto
--------------------------	--

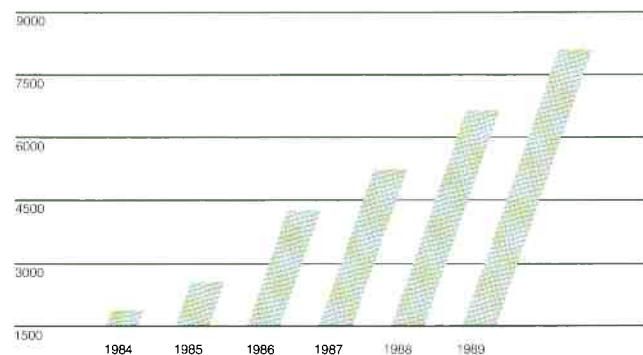
**Società di
revisione**

Arthur Andersen & Co. S.a.s.

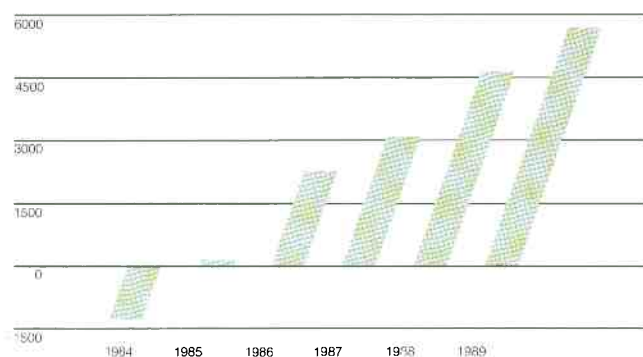
RICAVI NETTI (LIRE/MILIARDI)



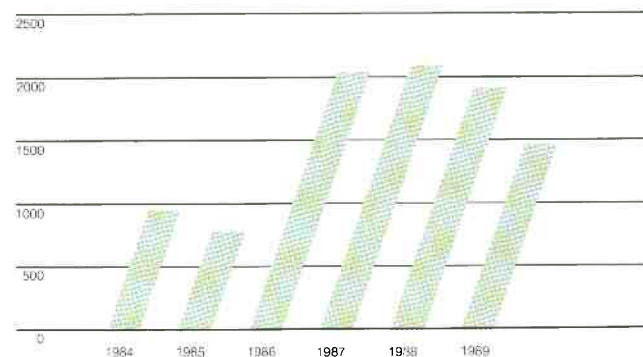
PATRIMONIO NETTO (LIRE/MILIARDI)



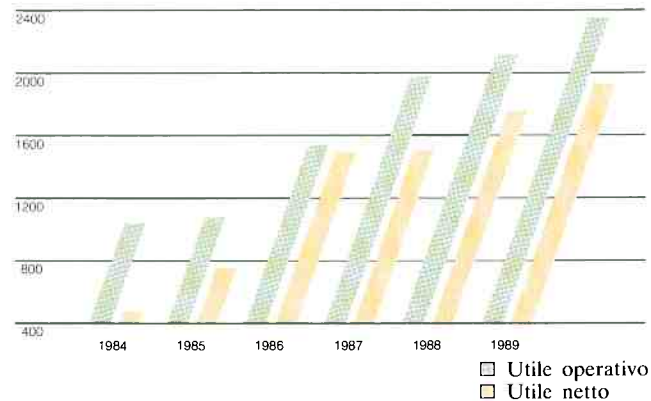
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA (LIRE/MILIARDI)



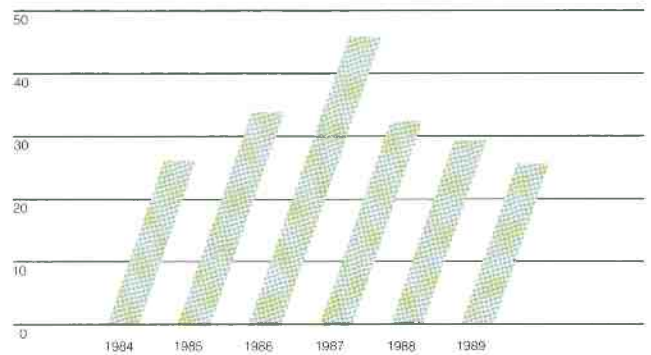
INVESTIMENTI IN IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI (LIRE/MILIARDI)



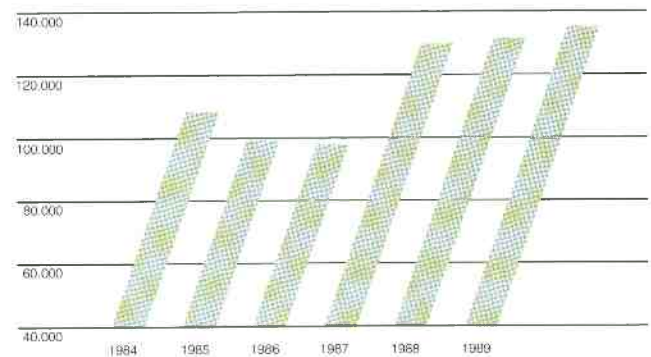
UTILE OPERATIVO/UTILE NETTO (LIRE/MILIARDI)



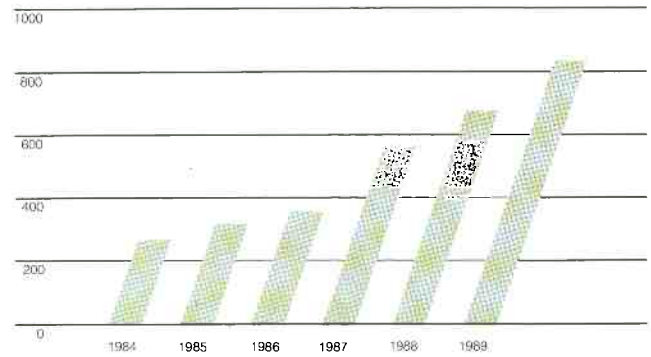
UTILE NETTO SU PATRIMONIO NETTO (IN PERCENTUALE)



DIPENDENTI (UNITA)



SPESE RICERCA (LIRE/MILIARDI)



Principali dati economici e finanziari

	in miliardi di lire 1989	in milioni di ECU 1989	in miliardi di lire 1988	in miliardi di lire 1987
Risultati economici				
Ricavi netti	28.424	18.796	25.454	22.142
Ammortamenti	1.596	1.055	1.367	1.215
Utile operativo	2.362	1.562	2.136	1.998
Proventi finanziari, netti	352	233	300	(33)
Utile prima delle imposte	2.714	1.795	2.422	1.896
Utile netto	1.909	1.262	1.764	1.535
Autofinanziamento (utile prima della quota di terzi più ammortamenti)	3.527	2.332	3.172	2.780
Dati patrimoniali al 31 dicembre				
Totale attività	26.297	17.389	23.302	21.166
Posizione finanziaria netta	5.723	3.784	4.647	3.053
Patrimonio netto	8.221	5.436	6.695	5.383
Altri dati statistici				
Investimenti	1.444	955	1.875	2.177
Ricerca e sviluppo	821	543	673	558
Dipendenti al 31/12 (numero)	134.270	134.270	130.899	129.818
Costo del lavoro	5.420	3.584	4.887	4.170
Indici				
Utile operativo su ricavi netti	8,3%	8,3%	8,4%	9%
Utile operativo su capitale investito netto medio	55,6%	55,6%	52,3%	54,8%
Utile (prima della quota di terzi) su ricavi netti	6,8%	6,8%	7,1%	7,1%
Utile netto sul patrimonio netto medio	25,6%	25,6%	29,2%	32,3%

Lettera del Presidente

Il 1989 è stato un anno di importanti successi per il Settore Automobili. Le quasi 2.300.000 unità vendute rappresentano infatti un nuovo primato, a conclusione di un decennio che ha visto il Settore collocarsi tra i protagonisti mondiali dell'industria automobilistica.

Il notevole rinnovamento ed ampliamento della gamma di prodotto, l'utilizzazione di avanzate tecnologie di progettazione e di costruzione, unitamente agli sforzi organizzativi e di investimento, sono stati i fattori fondamentali dell'affermazione commerciale sul mercato italiano e soprattutto su quello europeo, che, se da un lato ha continuato la sua espansione, raggiungendo le 13.300.000 unità, dall'altro è stato caratterizzato da una concorrenza sempre più accentuata.

Il fatturato ha raggiunto 28.424 miliardi di lire (+11,7% sul 1988), e gli investimenti in capitale fisso sono ammontati a 1.444 miliardi di lire cui si aggiungono 821 miliardi di lire per spese di ricerca e sviluppo; l'utile netto conseguito è di 1.909 miliardi di lire (1.764 miliardi di lire nel 1988) e la posizione finanziaria presenta disponibilità nette di 5.723 miliardi di lire (4.647 miliardi di lire nel 1988).

Ma queste cifre, pur rilevanti, che esprimono sinteticamente l'andamento dell'esercizio, acquistano un significato più completo se si considera l'ulteriore miglioramento della posizione competitiva e della capacità di risposta alle esigenze di un consumatore sempre più evoluto e sofisticato. In Europa, la domanda ha registrato una crescita del 3,4% rispetto all'anno precedente. Facendo leva sulle specifiche valenze caratteristiche dei suoi marchi, il Settore Automobili ha conquistato nuovi spazi di mercato, aumentando le vendite del 3,5% rispetto al 1988, e ha confermato la sua posizione di leader, consolidando sul 14,9% la quota di penetrazione complessiva.

Questi risultati confermano la validità della strategia, tenacemente perseguita, di migliorare l'offerta in termini di qualità, composizione e differenziazione, con l'obiettivo di soddisfare in modo sempre più mirato le esigenze della clientela. Nell'ambito di questa strategia sono stati realizzati nel corso dell'89, numerosi interventi sui prodotti, che ne hanno arricchito ed innovato la gamma, peraltro già ampia ed articolata, ricercando anche l'ottimizzazione del potenziale dei singoli marchi.

In particolare hanno avuto una importanza determinante il nuovo modello Lancia Dedra e la nuova Uno Restyling lanciati nel 1989. A queste realizzazioni si aggiunge l'intenso lavoro di preparazione dei lanci, avvenuti nei primi mesi del 1990, del nuovo modello Fiat Tempra e della nuova Alfa 33, nonché l'introduzione sul mercato nordamericano dell'Alfa 164.

La strategia di rafforzamento della posizione competitiva si è espressa anche attraverso lo sviluppo delle collaborazioni con realtà emergenti ad alto potenziale. In questa linea si inseriscono gli accordi che, con diversi gradi di avanzamento nella loro realizzazione, si stanno sviluppando con l'Algeria, la Jugoslavia, la Polonia, la Turchia e, con rilievo e prospettive del tutto particolari, con l'Unione Sovietica. Con il Governo Sovietico infatti sono state poste le basi per la costituzione di una "joint venture" destinata alla produzione e commercializzazione di 300.000 vetture di piccola cilindrata.

È da rilevare, a questo proposito, l'attenzione generale con cui vengono considerate le potenzialità dell'Europa dell'Est, nella quale i principali operatori in campo automobilistico si attendono una crescita della domanda complessiva dagli attuali 2 milioni di vetture ad un livello di 3,5/4

milioni di vetture, che dovrebbe poter essere raggiunto entro la fine degli anni '90.

In questo contesto, le iniziative condotte con la collaborazione del Settore Automobili dovrebbero sviluppare una capacità produttiva installata nei paesi sopracitati di circa 1.400.000 vetture entro il prossimo decennio. Queste capacità produttive dovranno anche garantire un flusso di esportazione adeguato alle esigenze dei mercati europei e coerente con le politiche di prodotto sviluppate dal gruppo Fiat nel suo complesso, nell'ambito di una rete internazionale di attività produttive e commerciali che comprende anche il Sud America.

Anche in Sud America quindi, ed in Brasile in particolare, sono in corso iniziative di sviluppo e di ampliamento delle gamme prodotte localmente, con l'obiettivo di rafforzare la capacità commerciale su questi mercati e di accrescere ulteriormente la quota di queste produzioni nell'ambito del sistema internazionale del Settore Automobili.

Parallelamente a questi sviluppi del processo di internazionalizzazione sono state colte anche le opportunità che si presentavano sul mercato italiano, attraverso gli accordi con il Gruppo De Tomaso per l'acquisizione della partecipazione del 51% nella Innocenti Milano S.p.A. e della quota del 49% nella nuova società Maserati, ponendo così le basi per una proficua collaborazione industriale e commerciale.

Il quadro complessivo all'inizio del nuovo decennio è quindi quello di un Settore in sviluppo, in una solida posizione competitiva, economica e finanziaria, e con le potenzialità necessarie per affrontare le sfide del prossimo futuro.

Queste potenzialità dovranno essere sostenute, da un lato, attraverso la prosecuzione della crescita per linee esterne, e, dall'altro, attraverso un intenso processo di cambiamenti interni sul piano tecnologico, sul piano operativo e su quello dello sviluppo delle risorse umane.

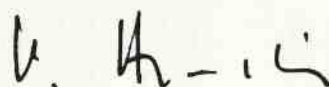
Presupposto essenziale per il conseguimento dei nostri obiettivi è la realizzazione di un insieme di iniziative dirette al miglioramento continuo e contemporaneo della qualità dei prodotti e dei servizi, dei tempi di sviluppo dei prodotti, dei costi complessivi del Settore Automobili.

Tutti gli organi dell'azienda sono coinvolti in questo impegno sulla qualità totale e nelle trasformazioni culturali ed organizzative che questo impegno comporta.

Trasformazioni che portano ancora e sempre più l'uomo al centro del processo di rafforzamento competitivo della nostra azienda.

E nostra convinzione che con uomini sempre più motivati, preparati e capaci di lavorare in modo aperto in sistemi sempre più integrati, sarà possibile continuare sulla strada dei brillanti risultati conseguiti nel 1989 mantenendo e rafforzando la nostra posizione che ci colloca, già oggi, fra le prime imprese automobilistiche nel mondo.

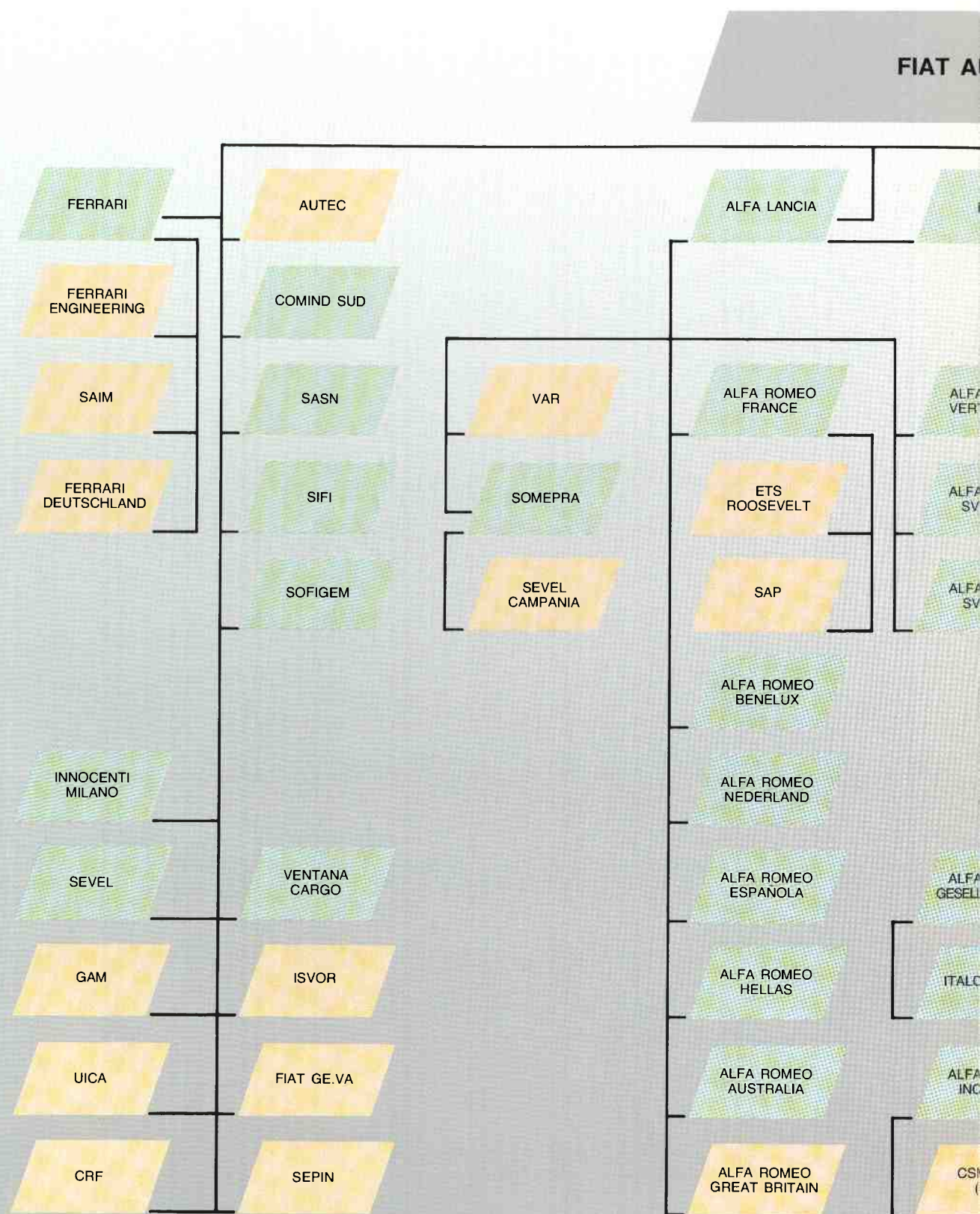
Il Presidente



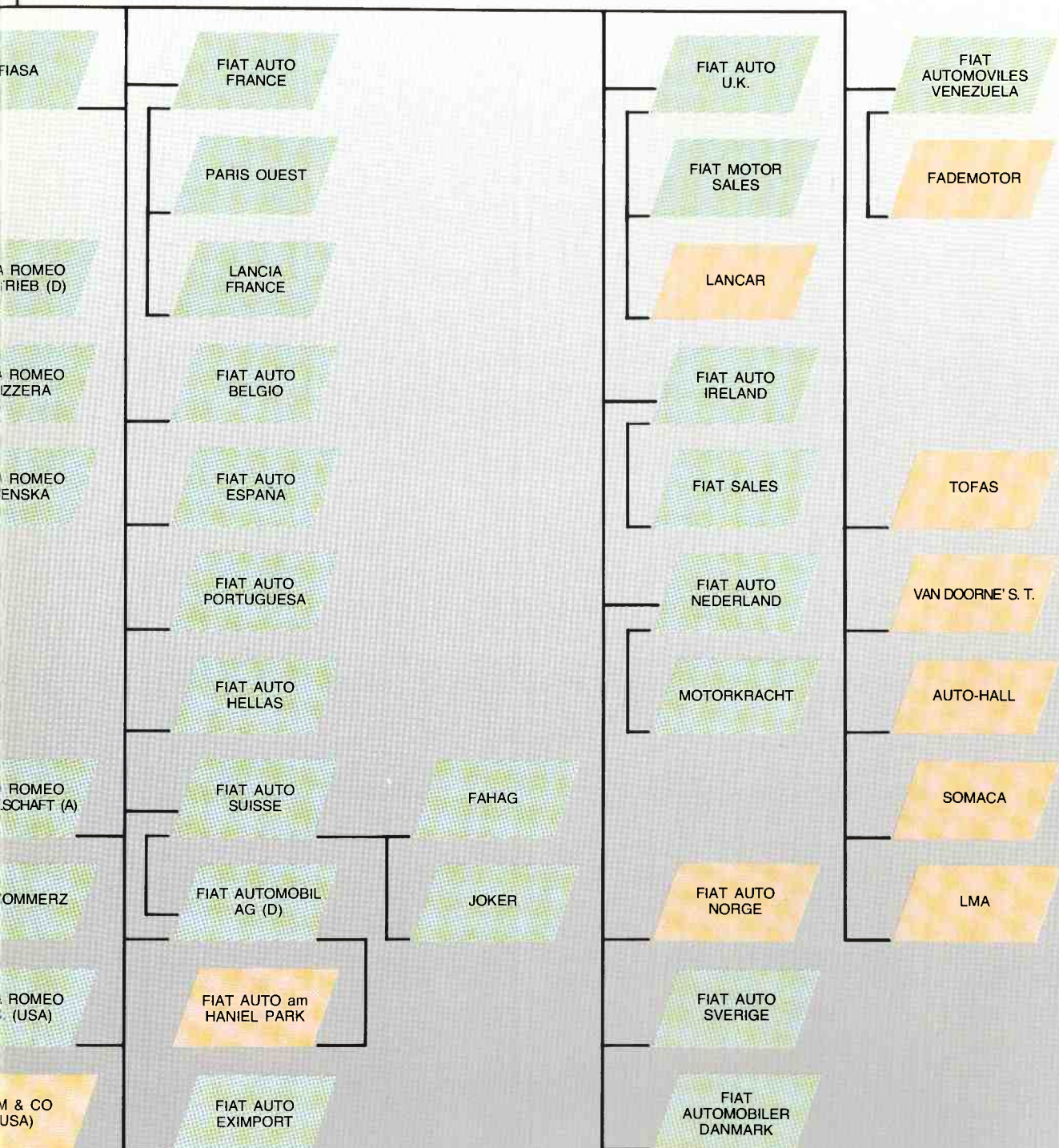
Umberto Agnelli

Fiat Auto - Quadro delle principali partecipazioni

Fiat Auto - Quadro delle principali partecipazioni



Comprese nel bilancio consolidato:
☐ "line by line"
☐ "equity method"



Fiat Auto - Struttura del Settore

Il Settore Automobili opera attualmente sui mercati nazionali ed internazionali con le marche: Fiat, Lancia-Autobianchi, Alfa Romeo, Innocenti (acquisita nel 1989) e Ferrari.

È presente in 22 Paesi con 71 società controllate e 11 società collegate, delle quali 27 aventi sede in Italia.

L'attività produttiva, suddivisa in tre comparti: stampaggio, meccanica e assemblaggio, è svolta in 36 stabilimenti di cui 33 in Italia ed uno rispettivamente in Brasile, Portogallo e Venezuela.

La distribuzione delle autovetture in Europa è effettuata tramite una rete di oltre 5500 concessionari (di cui 1600 in Italia), che commercializzano in modo esclusivo i prodotti del Settore.

Particolare attenzione è rivolta all'attività di ricerca e sviluppo i cui costi, interamente spesi a conto economico, sono la testimonianza degli sforzi che il Settore compie per mantenere elevati standards qualitativi nonché premessa di una sempre maggiore competitività per i prossimi anni.

Il 1989 ha visto il realizzarsi di alcune novità nella struttura societaria che in parte rientrano nel quadro di un programma riorganizzativo teso a cogliere tutte le possibili sinergie all'interno del Settore e in parte a porre le basi per una più proficua collaborazione industriale e di sviluppo commerciale in campo nazionale ed internazionale.

Con questo spirito sono state incorporate nella Società Alfa Lancia le realtà societarie di Alfa Lancia Industriale, di Autodelta, di Alfa Romeo Credit, di Alfa Romeo Leasing e di Arveco; nella Società Fiat Auto le realtà societarie di Spica e di Autogestioni.

Significative inoltre l'acquisizione del 51% della Innocenti Milano S.p.A. dal Gruppo De Tomaso e la costituzione della Società Sevel Campania che diventerà operativa attraverso lo scorporo di una parte della Società Somepra.

Gli sviluppi commerciali si sono concretizzati oltre che con l'acquisizione dell'Innocenti anche con l'acquisizione della Società Lancar da parte della Fiat Auto (U.K.) finalizzata al riordino della distribuzione del prodotto Lancia sul territorio inglese.

Il settore occupa 134.270 persone di cui 117.050 in Italia.

Mercato

Ancora nel 1989 è proseguita la crescita, per il 5° anno consecutivo, del mercato automobilistico europeo, pervenuto ad oltre 13.300.000 vetture, con un incremento del 3,4% sul 1988.

Il favorevole quadro dell'economia occidentale, la crescita dei redditi delle famiglie, hanno confermato la propensione allo sviluppo dei consumi privati, di cui la domanda automobilistica ha beneficiato nella quasi totalità dei paesi europei.

Queste le tendenze registrate nei principali Paesi:

Italia: il mercato si posiziona per la prima volta al secondo posto in Europa, con una domanda che ha raggiunto 2.365.000 unità, realizzando una sensibile crescita sul 1988 con un tasso di sviluppo dell'8,1%, che risulta il più elevato tra i grandi mercati europei.

Germania: il mercato tedesco ha migliorato solo del +1,2% il consuntivo 1988, confermandosi tuttavia ancora leader in Europa con 2.760.000 unità.

Francia: nonostante una flessione nella parte finale dell'anno il mercato francese ha segnato un ulteriore sviluppo con 2.274.000 vetture, +2,6% sul 1988.

Gran Bretagna: si sono consuntivate oltre 2.312.000 immatricolazioni, con uno sviluppo del 3,9% sull'anno precedente.

Spagna: si è confermata la tendenza ad un sensibile sviluppo del mercato (1.116.000 unità) anche se con un tasso di crescita (5,2%) più contenuto rispetto ai precedenti consuntivi.

Negli **altri paesi europei** i mercati che hanno registrato consuntivi inferiori a quelli dell'anno precedente sono concentrati nell'Area Scandinava (Danimarca - 11,6%, Norvegia - 19,2%, Svezia - 11,0%), dove peraltro è fenomeno non nuovo un andamento fortemente ciclico. Ad essi si aggiunge il Portogallo, dove sono state poste severe limitazioni al finanziamento delle vendite allo scopo di calmierare la domanda; il mercato si è chiuso con 190.000 unità che risultano inferiori dell'11% rispetto al consuntivo 1988.

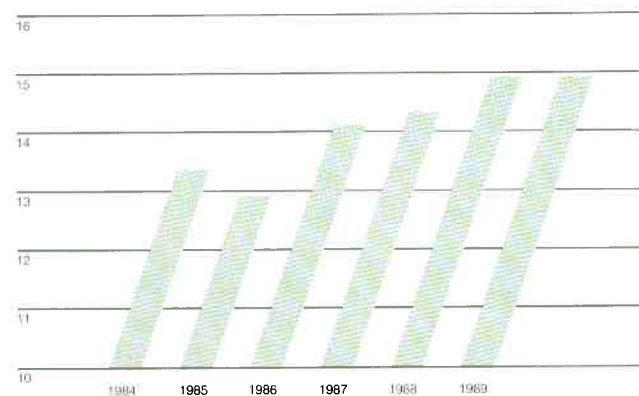
Negli altri mercati, da segnalare il +10,2% dell'Austria e soprattutto il +48,8% della Grecia, paese in cui la domanda ha superato le 85.000 unità, nonostante il permanere di elevatissime imposizioni doganali.

Nei **paesi extra-europei** si è registrata una flessione (-7%) negli Stati Uniti mentre in Giappone il mercato ha avuto un andamento molto positivo con 4.404.000 unità (+18,4% sul 1988).

Nell'area Sudamericana il Brasile, pur continuando ad essere afflitto da crisi iperinflazionistiche, ha registrato un trend di ripresa, iniziato nel 1988, che ha portato il consuntivo delle vendite a circa 710.000 unità (+4,8% sul 1988).

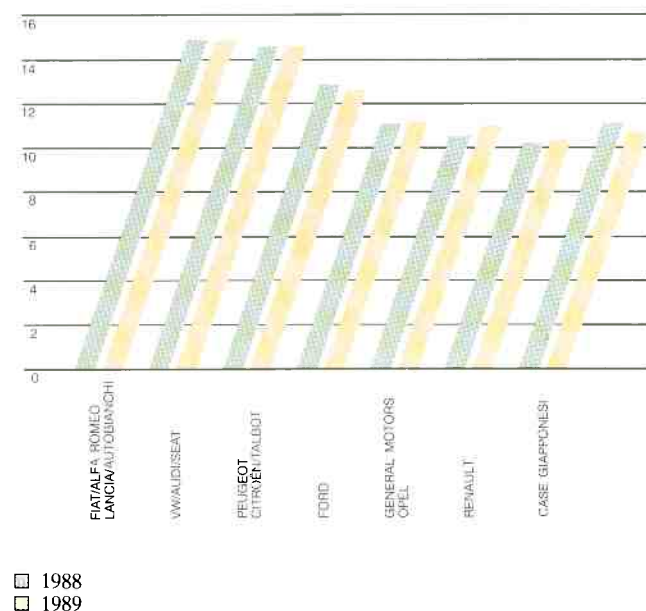
Anche per i veicoli commerciali la domanda ha registrato un positivo andamento nel 1989, con circa 1.538.000 veicoli immatricolati (+6,1% rispetto al 1988). In particolare, sul mercato italiano si sono superate le 155.000 unità (+10,6%), in Germania il mercato è risultato di circa 188.000 veicoli (+6,7%), in Francia di oltre 385.000 (+4,9%), in Gran Bretagna di 285.000 (+3,8%).

MERCATO EUROPA - QUOTA FIAT*
(INCIDENZA IN %)



* Dal 1986 i valori comprendono Alfa Romeo ed il totale Europa comprende Spagna

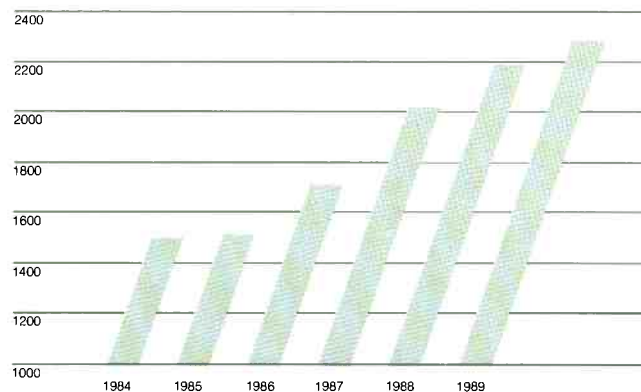
MERCATO EUROPA - QUOTE CONCORRENZA
(INCIDENZA IN %)



■ 1988
■ 1989

CONSEGNE DI VETTURE E DERIVATI*

(UNITÀ/000 - VENDITE A RETE PRIMARIA)



* Dal 1986 i valori comprendono Alfa Romeo

Il Settore Automobili con i suoi marchi ha incrementato il livello di vendite del 3,5% rispetto all'anno precedente, sfiorando il traguardo di 2.300.000 unità vendute riconfermandosi ai vertici in campo europeo con una percentuale di penetrazione del 14,9%, grazie alla flessibilità dei suoi impianti che ha consentito di adeguare prontamente le strutture produttive alle maggiori richieste di un mercato in continua espansione, nel quale la spinta concorrenziale si è mantenuta elevata. Le vendite di vetture del marchio **Fiat**, nel 1989, hanno superato per la prima volta il tetto di 1,5 milioni di unità migliorando di 35.000 unità il consuntivo 1988.

A tale risultato ha fornito un contributo importante la Tipo (410.000 unità vendute contro le 266.000 del 1988); oltre che dal livello delle vendite, il successo della Tipo è testimoniato dall'interessante posizionamento ottenuto dal modello in tutti i mercati. Le ricerche di mercato indicano che praticamente ovunque la Tipo ha conquistato un target di clientela superiore alla media del segmento di appartenenza, rilevando positivi tassi di conquista sulla concorrenza.

L'affermazione della Tipo non ha compromesso i risultati della Uno, che ha consuntivato oltre 623.000 consegne ai clienti finali, con una leggera contrazione (22.000 unità) rispetto al 1988, generata dall'inevitabile perdita di gettito produttivo collegato al rinnovamento del modello.

Va sottolineata l'ottima tenuta della Panda, con oltre 321.000 vendite (e quindi leggermente superiore ai valori 1988), mentre la Croma si è mantenuta oltre le 60.000 unità.

A livello europeo il marchio Fiat ha riconfermato il suo valore record di quote di mercato, l'11,2% conseguito nel 1988, consuntivando quasi 1.483.000 consegne ai clienti finali.

Sul mercato italiano la quota si è attestata al 41,2% condizionata da una non sufficiente disponibilità di prodotto nella prima metà dell'anno, dovuta al già ricordato minore gettito produttivo della Uno ed alla sospensione produttiva della Regata.

Sui mercati esteri, la quota complessiva di Fiat è passata dal 4,5% del 1988 al 4,6% del 1989. È stata confermata l'ottima prestazione sul mercato francese (5,9%), mentre sono stati ottenuti leggeri ma significativi incrementi in Germania (4,1%), in Olanda (4,9%), Austria (5,4%), Finlandia (3,5%).

Di particolare significato l'ulteriore rafforzamento in Portogallo (dal 13,8% al 14%), la crescita di un punto in Belgio ed il fortissimo incremento in Grecia (dal 5,9% all'8,9%), mercato in cui nel corso del 1989 abbiamo assunto direttamente la commercializzazione delle nostre vetture.

I veicoli commerciali hanno consuntivato in Europa un collocamento complessivo di oltre 113.000 unità, con una crescita dell'8,7% sul 1988 (a fronte di una crescita del mercato del 6,1%) e quindi con un conseguente aumento della nostra penetrazione (dal 7,2% al 7,4%). A questo risultato hanno contribuito sia il riconfermato successo del Ducato, che con oltre 62.000 vendite ha ulteriormente consolidato le buone prestazioni del 1988, sia il Fiorino, che con il 1989 ha potuto contare pienamente sulla gamma rinnovata, consuntivando quasi 40.000 vendite (+23% rispetto al 1988).

In Italia i volumi sono saliti dalle 60.500 unità del 1988 alle 61.400 del 1989, prestazione positiva ma condizionata dalla limitata disponibilità del modello Ducato. All'estero, da sottolineare particolarmente la crescita dei volumi in Francia (7.350 veicoli, +45% sul 1988), in Belgio (+27,6%) e in Portogallo (1000 unità contro le 555 del 1988).

Il 1989 è risultato molto importante per il marchio **Lancia**, in quanto è iniziata la commercializzazione del nuovo modello Dedra, la vettura che dovrà consolidare ed espandere l'immagine e la presenza della marca in Italia e in Europa negli anni '90.

Il lancio della Dedra, che ha avuto un'accoglienza positiva e significativa da parte della clientela e della

stampa specializzata, è iniziato ad aprile in Italia, e si concluderà sugli altri mercati nei primi mesi del 1990. Malgrado una limitata disponibilità della Dedra, grazie soprattutto a Y10 e Thema, l'anno si è chiuso in Italia con un significativo incremento di quota rispetto al 1988 (da 9,6% a 9,9%) e con un aumento delle vendite di oltre l'11%, per un totale di 234.000 consegne, superiore all'incremento della domanda totale vetture (8%). Lancia è ormai stabilmente la seconda marca più venduta, dopo Fiat, nel mercato nazionale. Sui restanti mercati europei, grazie a Thema, le vendite hanno superato le 60.000 unità (+4,5% rispetto al 1988), e hanno portato la quota globale Europa al 2,2%.

Le vetture del marchio **Alfa Romeo** hanno consuntivato vendite per 227.964 unità, che segnano una crescita sul 1988 pari al 1,1%. La 164 è il modello che ha sviluppato il maggior incremento di vendita sia in Italia che all'estero.

Infatti in Italia sono state vendute 33.609 vetture con un incremento di 3.990 unità (+13,4%) sull'anno precedente, mentre all'estero la piena commercializzazione

su tutti i mercati Europei ed extraeuropei ha permesso di sviluppare le vendite a 19.115 unità con un incremento di 15.270 unità sul 1988.

Il 1989 si è chiuso con il lancio della 75 1.6 iniezione elettronica ed ha rappresentato l'ultimo anno di commercializzazione del modello 33 in edizione ante-restyling. Questi due modelli hanno consuntivato 66.800 e 102.400 vendite rispettivamente.

Le spyder Alfa Romeo si sono mantenute su livelli costanti di vendita, registrando 4.623 immatricolazioni, di cui 3.783 all'estero.

La quota di penetrazione del marchio Alfa Romeo si colloca, in Italia, attorno al 6,1% mentre a livello Europa raggiunge l'1,6%.

Il fatturato netto consolidato **Ricambi** nel 1989 è ammontato a 2.034 miliardi di lire, con un aumento del 14,5% sul 1988.

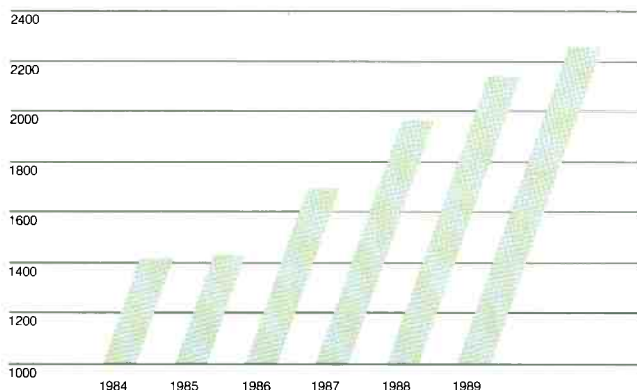
Tale aumento rappresenta un miglioramento della quota di penetrazione, in quanto superiore allo sviluppo del parco circolante e della conseguente domanda di ricambi.

Consegne di vetture e derivati - Anno 1989 - variazione % su 1988 (migliaia di unità)

	Italia (1)		Estero (2)		Totale	
	1989	Var. %	1989	Var. %	1989	Var. %
Marca Fiat (3)	1029,5	3,0	600,2	1,9	1.629,7	2,6
Marche Lancia-Autobianchi	236,1	16,7	68,9	3,8	305,0	13,5
Marca Alfa Romeo	144,3	1,5	85,4	1,9	229,7	1,6
Totale	1.409,9	4,9	754,5	2,1	2.164,4	3,9
Innocenti	8,5	-23,4	0,3	200,0	8,8	-21,4
Ferrari	0,8	-11,1	3,0	-3,2	3,8	-5,0
Fiat Automoveis - Brasile (4)	—	—	107,2	-2,5	107,2	-2,5
Totale	1.419,2	4,7	865,—	1,5	2.284,2	3,4

(1) Numero vetture e derivati venduti a rete primaria.
(2) Numero vetture e derivati venduti dall'Organizzazione Commerciale Estera (affiliate Fiat Auto ed importatori diretti) alla rete primaria nei diversi mercati.
(3) Comprende unità provenienti da Polmot e Fiasa, distribuite dalla rete commerciale Fiat Auto.
(4) Considera fatturazioni alla rete Fiat Auto in Brasile ed export verso paesi emergenti.

PRODUZIONE DI AUTOVEICOLI
(UNITÀ/000)



Nel 1989 le unità prodotte sono state pari a n° 2.245.900 con un incremento del 4,9% sul 1988. Comprendendo anche le unità prodotte da società non appartenenti al Settore, ma operanti su contratti di licenza in Paesi esteri, in particolare dell'Europa dell'Est, le unità prodotte salgono a n° 2.809.200 contro n° 2.711.900 dell'anno precedente.

In particolare gli stabilimenti italiani hanno prodotto 2.037.600 vetture (+4,8% rispetto al 1988).

Fatti rilevanti nell'attività di Carrozzeria sono stati la crescita produttiva della Tipo a Cassino e l'entrata in produzione del nuovo modello Lancia Dedra nello stabilimento di Chivasso, dove tecnologie e professionalità si uniscono per una produzione di elevata qualità. Negli stabilimenti di Mirafiori e Rivalta è entrata in produzione a pieno ritmo la Nuova Uno che ha

sostituito il precedente modello in tempi record di «phase in - phase out».

Nella parte finale dell'anno, a Pomigliano ed a Cassino rispettivamente, è stata avviata la produzione di due nuovi modelli per il lancio sul mercato del 1990: la Nuova Alfa 33 e la Tempra. Con la ristrutturazione della Somepra, la produzione a Pomigliano di veicoli Ducato e Talento ha raggiunto le 150 unità giornaliere. Tale attività è stata conferita nel gennaio 1990 nella nuova Società Sevel Campania.

Nei reparti di Meccanica le attività più significative hanno riguardato Pomigliano con l'avviamento della produzione del nuovo motore boxer 16 valvole per la Nuova Alfa 33, e Mirafiori dove è iniziata la fabbricazione del motore 1750 cc 16 valvole per la Tipo Sportiva ed il motore 1750 cc con alberi controrotanti per la vettura Dedra.

I continui interventi sulla capacità produttiva hanno permesso di raggiungere la quota di 3000 motori Fire al giorno presso lo stabilimento di Termoli, dove è stato avviato anche l'impianto per il montaggio automatico del cambio per le vetture Tipo e Dedra.

Per quanto attiene invece lo Stampaggio, settore lamiera, sono stati attivati a Mirafiori la seconda linea a trasferta a 3 assi da 3.500 tonnellate ed un impianto laser di taglio da 1200 kW.

A Cassino è entrata in funzione la seconda linea combinata da 1800/5000 tonnellate. Nel settore plastica, alla Comind Sud di Napoli, sono state avviate le nuove linee di produzione dei pannelli porta e della plancia per la nuova vettura Tempra, mentre a Cassino è entrato in esercizio l'impianto di stampaggio e finitura dei paraurti per la stessa vettura.

Nel settore Energia un evento significativo è costituito dall'entrata in funzione del nuovo impianto di cogenerazione di energia elettrica e termica in grado di soddisfare circa l'80% del fabbisogno del Settore Automobili in Italia.

Produzione di autoveicoli di Fiat Auto S.p.A. e Consociate (1) (migliaia di unità)

	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Marca Fiat (2)	1.160,9	1.087,8	963,2	985,3	1.037,9	1.076,2	1.037,3	1.295,0	1.300,9	1.444,2	1.486,4
Marche Lancia-Autobianchi	146,9	187,7	155,3	146,2	185,0	191,1	227,2	227,6	274,3	265,2	311,8
Marca Alfa Romeo									192,7	231,3	235,6
Ferrari	2,2	2,5	2,6	2,2	2,4	2,8	3,1	3,6	3,9	4,0	3,8
Totale Italia	1.310,0	1.278,0	1.121,1	1.133,7	1.225,3	1.270,1	1.267,6	1.526,2	1.771,8	1.944,7	2.037,6
Fiat Automoveis (Brasile)	126,7	163,8	126,8	163,7	145,7	139,6	152,8	172,5	195,2	196,4	208,3
Totale	1.436,7	1.441,8	1.247,9	1.297,4	1.371,0	1.409,7	1.420,4	1.698,7	1.967,0	2.141,1	2.245,9

(1) I numeri di produzione si riferiscono a vetture, più derivati, più serie smontate complete.

(2) Non comprende la produzione destinata alla P.S.A. che nel 1989 ammonta a 68.300 unità.

Azioni sul prodotto

Il 1989 si caratterizza per le rilevanti azioni sviluppate nella prospettiva del Mercato Europeo 1993 con l'impostazione di nuovi prodotti che permetteranno una crescita di competitività nei confronti dei più agguerriti concorrenti europei e giapponesi.

Un importante passo è stato fatto inoltre nel campo dell'ecologia con l'ampliamento delle motorizzazioni non inquinanti e l'offerta sul mercato italiano della "Gamma Europa" in anticipo sulle normative previste in materia nel nostro Paese.

Più specificatamente, per il marchio **Fiat** il 1989 ha rappresentato il consolidamento della Tipo che ha ampliato la propria gamma di offerta con nuove versioni nell'area della sportività: la Turbo Ds allestimento Sport e la 1750 16V ad elevate prestazioni.

Di rilievo, per il peso del modello, il rinnovo della Uno che, attraverso accurati interventi nella carrozzeria ed affinamenti nell'area del comfort e della qualità della vita di bordo, ha rinforzato le proprie valenze nel settore delle vetture compatte europee, grazie anche ad un ampliamento delle motorizzazioni ecologiche.

Tra le azioni più significative che vedranno il loro compimento nel 1990 si segnala l'impostazione di un nuovo modello (Tempira) che rappresenterà la nuova "media" Fiat nella fascia di mercato strategico in quanto primo per fatturato in Europa.

Alcune serie speciali di Panda, mirate a confermare la grande vitalità e versatilità del modello, ed un intervento sulla Croma, con nuove motorizzazioni più prestazionali, completano il quadro delle attività sui prodotti del marchio Fiat.

Lancia ha confermato le valenze del Marchio nel settore dell'innovazione e dell'affinamento tecnologico dei propri modelli.

Il 1989 si segnala, per l'ingresso nel settore delle vetture medie di lusso del modello Dedra: è la risposta del marchio Lancia alla nuova sfida europea con una vettura che si distingue per raffinata eleganza, ricchezza di contenuti ed elevato livello di comfort.

Il modello Thema vede consolidato il suo successo nelle berline di classe superiore, grazie alla gamma di offerta rinnovata a fine 1988.

La Y10 adotta l'impianto di iniezione abbinato ai motori 1100 Fire e 1300 GT e introduce il cambio a variazione continua di rapporti con frizione elettromagnetica ECVT nella versione Selectronic, confermandosi vettura di grande moda e prestigio.

La Delta continua a riscuotere successo grazie anche al richiamo internazionale della nuova versione HF integrale che adotta la testata 16 valvole e si conferma insuperabile nel settore rallistico: 3^a vittoria consecutiva nel campionato mondiale Rally, fatto eccezionale ottenuto con la stessa vettura.

Il marchio **Alfa** ha portato a termine nel 1989 lo sviluppo di due importanti interventi: il restyling Nuova 33 con il nuovo motore 1.7 boxer 16 valvole e le versioni 164 USA per il mercato nord americano; i lanci dei nuovi modelli sono avvenuti nei primi mesi del 1990. Con la Nuova 33 si conferma la vocazione sportiva del Marchio e si realizza il concetto del "family-feeling" con 164, che caratterizzerà l'estetica dei futuri modelli. Con la 164 USA si accetta la sfida di un mercato fortemente competitivo sulla qualità del prodotto. Lo sforzo ha già ripagato con un positivo ritorno sulle versioni europee.

Completano le azioni del marchio Alfa Romeo la versione 164 con cambio automatico 4 marce e la nuova motorizzazione 1.6 iniezione elettronica per la 75 (105 CV).

Nell'area dei Veicoli Commerciali i più significativi interventi riguardano il completamento della già cospicua gamma Ducato mediante l'inserimento di versioni con trazione integrale di tipo permanente.

In armonia con quanto già effettuato nel campo delle vetture, anche il modello Ducato è stato dotato di versioni con motori ecologici.

L'ampliamento di gamma del modello Talento è stato ottenuto mediante l'inserimento della versione Super-Combi e della motorizzazione benzina.

Nel 1989 il Settore Automobili ha effettuato investimenti in immobilizzazioni materiali per 1.444 miliardi di lire, di cui 910 miliardi realizzati da Fiat Auto S.p.A. e 254 miliardi da Alfa Lancia S.p.A. Il 72% degli investimenti è stato destinato allo sviluppo strategico, di cui 47% al prodotto e 25% alla struttura produttiva; le altre iniziative, pari al 28% hanno riguardato le azioni efficientziali e gli interventi nel campo ambientale e nel settore energetico.

Per quanto riguarda gli investimenti di Prodotto, hanno rivestito carattere di particolare significatività quelli relativi alle vetture Tipo Turbo DS 1750 16V, Nuova Uno, Delta 4WD 16V e Dedra lanciate nel 1989, nonché alle vetture Tempra, Nuova Alfa 33 e Nuova 75 oltre ad un nuovo cambio per vetture piccole e medie. Gli investimenti effettuati nell'area **Carrozzeria** (pari al 38% rapportati al totale Settore Auto) sono stati destinati per il 69% agli interventi di prodotto e per il 31% ad interventi rivolti alle strutture produttive, ambientali, ed energetici. In particolare:

- nello stabilimento di Cassino sono in fase di ultimazione gli interventi di ristrutturazione per razionalizzare i flussi di lavoro per l'introduzione di ulteriori automazioni nel montaggio, mentre prosegue il rinnovo degli impianti di verniciatura;
- nello stabilimento di Mirafiori è in fase avanzata l'installazione degli impianti di postcombustione delle emissioni dei forni cottura cataforesi per abbattere fumi ed effluenti gassosi immessi nell'atmosfera;
- nello stabilimento di Pomigliano proseguono gli interventi in area verniciatura e montaggio per l'inserimento di modelli Fiat.

Gli investimenti effettuati nell'area **Meccanica** (pari al 20% rapportati al totale Settore) sono stati destinati per il 40% agli interventi di prodotto e per il 60% agli interventi sulle strutture produttive (aumento di capacità e razionalizzazione del processo produttivo ai fini efficientziali).

- Nello stabilimento di Termoli sono proseguite le operazioni di potenziamento e adeguamento, con riattrezzamenti e velocizzazioni linee, per elevare la capacità produttiva complessiva dei motori Fire e dei cambi piccoli (13 kgm) e medi (16/19 kgm) anche a seguito dell'adozione di questi ultimi sulle vetture Alfa 33 e Nuova 75.
- Nello stabilimento di Mirafiori sono stati avviati interventi per l'aumento della capacità produttiva dei Motori 1/2 ACT Benzina e Diesel destinati ai segmenti C-D-E.

L'area **Stampaggio** ha effettuato investimenti pari al 14% del totale Settore Auto, di cui il 60% destinati al prodotto ed il 40% agli interventi rivolti alle strutture produttive, efficientziali e ambientali. Nello stabilimento di Mirafiori è stata ultimata la robotizzazione di una linea a trasferta da 1500 T. Sia a Mirafiori che a Rivalta

sono stati installati nuovi alimentatori, innovativi e robotizzati, che eliminano lo strisciamento delle lamiere durante l'operazione di caricamento.

In tema di ecologia e ambiente un significativo intervento è rappresentato dall'estensione della metanizzazione alle centrali termiche di Rivalta, Chivasso, Villastellone e Termini Imerese, che consente una notevole riduzione delle emissioni in atmosfera.

A Pomigliano sono iniziate le opere edili per la costruzione dei nuovi impianti di verniciatura che saranno realizzati, nei primi anni '90, con criteri altamente innovativi per qualità del lavoro e qualità del prodotto, ponendo in primo piano anche gli aspetti ecologici. Anche per lo stabilimento di Arese è stato varato un piano di investimenti per la modifica della verniciatura.

Nel campo del rafforzamento delle capacità autonome di produzione di **Energia** è di grande rilievo la realizzazione del modernissimo impianto a ciclo combinato, turbina a gas/turbina a vapore, di cogenerazione di energia elettrica e termica da 100 Megawatt complessivi, con contenuti altamente innovativi. È stato inoltre avviato il sistema Prodas (Process Optimization and Data Acquisition System) presso lo stabilimento di Termoli, con previsione di estensione a tutti gli altri stabilimenti, che consentirà di ottimizzare i processi di generazione e distribuzione dei vettori energetici con un significativo risparmio dei consumi primari.

Nell'area **Commerciale** sono proseguiti gli interventi tendenti a ristrutturare le Sedi periferiche del Mercato Italia. È stato perfezionato l'acquisto di un'area per allocare le attività di preconsegna vetture della Succursale di Napoli.

Nell'area **Ricambi** è quasi ultimata l'integrazione delle attività logistiche ed EDP dei ricambi Alfa Romeo nella Divisione Ricambi Fiat Auto con la realizzazione di sinergie e qualità di servizio nella distribuzione.

Si evidenzia **nell'area Informatica** il potenziamento degli elaboratori dedicati alle attività di gestione di sistemi informativi allo scopo di fare fronte all'evoluzione dei carichi di lavoro.

Infine **nell'area Tecnica** è proseguito il programma di ammodernamento tecnologico e di potenziamento mezzi di sperimentazione/progettazione. In particolare è in pieno sviluppo il "Piano Affidabilità" con banchi prova a conduzione automatica e a posti prova multipli in grado di eseguire il ciclo di affaticamento rapido dei componenti dell'autoveicolo, ed è stata inoltre avviata la realizzazione, presso la Sede di Pomigliano, di un centro ricerche per lo studio del comportamento del motopropulsore e del veicolo, e per la sperimentazione dei nuovi materiali.

Innovazione tecnologica

Il 1989 è stato un anno fondamentale per la realizzazione di azioni ed iniziative atte a preparare e rafforzare il Settore Automobili in vista della crescita della pressione competitiva internazionale dei prossimi anni.

La spesa complessiva sostenuta per la ricerca e sviluppo e progettazione di nuovi prodotti e nuove tecnologie produttive è stata di 821 miliardi di lire con un incremento del 22% rispetto al 1988. Le ultime realizzazioni di prodotto confermano il potenziale tecnico e tecnologico e la dinamicità che l'ingegneria del Settore è capace di esprimere.

La Dedra, berlina a 3 volumi di categoria medio-superiore, va a completare la gamma Lancia con un prodotto innovativo e di prestigio. Caratteristiche aerodinamiche spinte (CX 0,29) in una linea classica e dinamica, contenuti innovativi, meccaniche prestazionali e confortevoli, conferiscono a questa vettura brillantezza e maneggevolezza di guida tipiche di un segmento alto della gamma. Per la Dedra si è fatto ricorso, per la prima volta, alla progettazione computerizzata anche nella fase di definizione stilistica della vettura. Tale procedura di matematizzazione, detta "grafica automatica", è stata impiegata per lo sviluppo dei profili interni ed esterni ed ha consentito alcune verifiche ingegneristiche preliminari utili per una migliore qualità di forma e di accoppiamento tra parti fisse e parti mobili della scocca.

Per l'ottimizzazione aerodinamica sono state utilizzate le più avanzate tecniche di calcolo che, in anticipo sulle prove in galleria del vento, consentono di determinare in un modo ottimale la correlazione tra forma e flussi d'aria intorno vetture anche con vento laterale.

La Nuova Uno, lanciata nel mese di settembre, è frutto di attento sviluppo e logica evoluzione di questo modello portante della gamma Fiat. Migliorata nel comfort, nei contenuti, nelle dotazioni ed affinata nello stile, nella plancia e nelle finiture, la Nuova Uno rappresenta il risultato di un lavoro di progettazione mirato prioritariamente ad una ancor più ampia soddisfazione della clientela.

Soluzioni tecniche particolarmente raffinate caratterizzano alcune realizzazioni dell'ingegneria Alfa Romeo. In occasione del 59° Salone dell'Automobile di Ginevra è stato presentato il modello SZ, un coupé che si ricollega alla tradizione Alfa Romeo nel campo delle vetture sportive. La vettura eccelle per le elevate caratteristiche di tenuta di strada e maneggevolezza, in grado di consentire accelerazioni laterali mai raggiunte fino ad ora da vetture stradali. I contenuti innovativi della vettura sono particolarmente evidenti nella definizione della struttura di elevate caratteristiche di rigidità flessionale e torsionale, costituita da un telaio metallico cui viene incollata una carrozzeria in materiale composito, stampato a freddo ad iniezione.

La nuova versione Alfa 75 – 1.6 iniezione elettronica – si avvale della distribuzione con variatore di fase e la gestione elettronica del motore dell'ultima generazione; questi contenuti si traducono in un comfort ed una gradevolezza di guida molto elevati. La Nuova Alfa 33, entrata in produzione per il lancio di gennaio 1990, si appresenta stilisticamente agli altri modelli Alfa. Alle valenze tradizionali tipiche del marchio – sportività, alta guidabilità e tenuta di strada, raffinatezza tecnica – il nuovo modello abbina contenuti accresciuti sia in fatto di eleganza formale e di funzionalità, sia sul piano dell'ingegneria motoristica, del comfort, della sicurezza di guida, della completezza di dotazioni, della disponibilità di opzionali di alto livello.

Il 1989 è stato un anno di rilevante impegno dell'Auto sul piano dell'attività ecologica. Lo testimonia sicuramente la commercializzazione in Italia della "Gamma Europa", cioè di vetture già adeguate alle più severe normative antiemissioni con impiego di catalizzatore trivalente.

Parimenti si è registrato un impegno ecologico su tutti gli altri mercati europei con un'offerta di modelli catalizzati a quasi totale copertura dell'intera gamma prodotta.

La ricerca in questo campo si sviluppa con particolare intensità; lo dimostra il preciso impegno assunto nella lettera di intenti firmata da Fiat e dal Ministero dell'Ambiente nel mese di luglio, per lo sviluppo di tecnologie motoristiche avanzate e lo studio di motorizzazioni alternative quali veicoli elettrici e bimodali.

Elettronica ed innovazione si muovono di pari passo e Fiat Auto ha consolidato, nel corso del 1989, significative esperienze nel campo delle sospensioni attive a controllo elettronico che consentono un costante adattamento della vettura a tutte le condizioni del terreno, e che offrono ai passeggeri una situazione di comfort in qualsiasi condizione di guida.

Nuove iniziative

Le strategie di rafforzamento della posizione competitiva si sono concretizzate in diverse linee di intervento sia sul piano industriale che commerciale.

Nel mese di Novembre '89 è stata firmata una lettera di intenti con il Ministero dell'Industria Automobilistica dell'URSS per la costituzione di una società mista in URSS per la produzione di 300.000 unità anno di una vettura di piccola cilindrata di progettazione comune. Alla joint venture Fiat parteciperà per il 30% e la Società Automobilistica Elaz per il 70%.

Lo stabilimento di produzione della società mista sorgerà nei pressi del nuovo comprensorio industriale di Elabuga a 1000 chilometri a est di Mosca, e comprenderà tutte le lavorazioni di carrozzeria.

Gli investimenti previsti ammontano a 1800 miliardi di lire e la produzione sarà destinata per 2/3 al mercato Sovietico e per 1/3 al mercato occidentale dove sarà commercializzata dall'organizzazione Fiat.

La joint venture rappresenta la 2ª fase del progetto Elabuga che prevede nel suo complesso 3 moduli produttivi da 300.000 unità ciascuno con avviamento produttivo scaglionato nel tempo.

Prosegue lo sviluppo del progetto Polonia. Nell'ambito di una collaborazione che data da oltre 70 anni, Fiat Auto aveva firmato nel 1987 un contratto di collaborazione con Polmot per la produzione in Polonia di una nuova vettura del segmento A.

A tutto il 1989 sono stati deliberati oltre il 90% del totale degli investimenti previsti in 650 miliardi di lire, a cui si aggiungono gli investimenti effettuati direttamente in Polonia.

L'avanzamento dei lavori ha riguardato finora soprattutto Fiat Auto che ha la responsabilità progettuale e tecnologica dell'iniziativa.

Nel campo commerciale è proseguita l'opera di rafforzamento della nostra Rete di vendita.

In Italia, i Concessionari Fiat sono passati dalle 817 unità del 1988 alle 852 di fine '89, incremento reso necessario dall'espansione del mercato.

Negli altri mercati europei, oltre 200 sono i nuovi Concessionari entrati a far parte della nostra organizzazione, destinati in parte ad incrementare la nostra capillarità, in parte a migliorare la qualità della nostra presenza.

In Grecia la distribuzione delle vetture Fiat, precedentemente affidata ad un importatore, è stata assunta direttamente da Fiat Auto attraverso una propria affiliazione.

Significativa ed in espansione la Rete distributiva Lancia nei paesi mediterranei (Spagna, Portogallo e Grecia), mentre in Francia e Germania il 1989 ha visto un lavoro prevalente di riorganizzazione delle Reti in attesa dell'arrivo di Dedra. Sono stati nominati oltre 100 nuovi Concessionari con una concentrazione particolare su alcuni mercati quali Francia, Germania, Gran Bretagna e Spagna.

Anche in Gran Bretagna, nel corso dell'anno, Lancia si è sostituita all'importatore Lancar, completando così la presenza diretta su tutti i maggiori mercati europei.

Fuori Europa, in Giappone, ha iniziato ad operare nel corso del 1989 il nuovo importatore Fiat, Summit Motors, la cui organizzazione di vendita è in corso di sviluppo ed a fine anno consisteva di 77 Concessionari. Questa iniziativa segue all'accordo definito con Mazda per la commercializzazione in Giappone di tutta la gamma Lancia con una previsione di volumi che, già nel 1990, sarà attorno alle 3.000 unità per svilupparsi successivamente fino ad un volume di 15.000 vetture annue.

Continua inoltre l'affermazione di Lancia nel mercato Taiwanese dove sono stati realizzati volumi superiori alle 2.000 unità, tutte nell'alta gamma.

Nell'ultimo quadrimestre dell'89 è stato dato avvio al programma di rafforzamento della presenza Alfa Romeo nei punti strategici rappresentati dai grandi centri urbani dei principali mercati europei.

Il programma si articola, oltreché sullo sviluppo della Rete indiretta, anche sulla costituzione di una organizzazione diretta di vendita (V.A.R.). Operativamente si è partiti dal mercato più rilevante, cioè quello tedesco, mentre sono stati avviati gli studi per la costituzione di una consociata in Giappone.

Qualità totale

Tra i motivi di fondo che danno un particolare rilievo al 1989 è la definizione della Qualità Totale come linea strategica che costituirà il riferimento principale della intera attività aziendale di Fiat Auto per i prossimi anni. Obiettivo di questa strategia è il raggiungimento della massima soddisfazione del cliente nelle diverse manifestazioni della sua domanda, che oggi non si rivolge solo agli aspetti tecnici o di prezzo, ma anche a valori di affidabilità, di servizio, di personalizzazione del prodotto.

Su questo terreno si va confrontando la concorrenza internazionale e su di esso si determinerà, in via principale, il successo futuro della nostra azienda sul mercato.

La scelta della Qualità Totale comporta una profonda modifica dell'orientamento di tutte le risorse aziendali e, in particolare, il coinvolgimento attivo di tutti gli uomini ai quali viene richiesta una partecipazione personale e costruttiva all'impegno comune.

Questo coinvolgimento può essere anche un importante fattore di miglioramento del clima delle relazioni industriali; attraverso la valorizzazione dell'individuo e del suo particolare contributo di idee possono essere eliminate molte cause di insoddisfazione derivanti dal lavoro puramente esecutivo.

In questa logica è stato condotto, fin dai primi mesi dell'anno, un lavoro progressivo di studio e di analisi. In particolare è stata attuata, da parte di circa 200 manager del vertice aziendale, una verifica di criticità che ha consentito di acquisire la consapevolezza della dimensione e dell'importanza del problema.

Una prima conclusione di questa fase è avvenuta a Marentino il 20 ottobre.

Sulle basi delle indicazioni da essa emerse è stato elaborato un modello di riferimento per la Qualità Totale nel Settore Automobili, che ha definito lo scenario e le linee politiche di fondo sulle quali impostare i necessari interventi.

Allo stesso tempo è stato avviato un processo di sensibilizzazione della collettività aziendale insieme alla sperimentazione di metodologie di Qualità Totale in aree specifiche, accompagnata da programmi di diffusione della necessaria cultura tecnica.

Nel 1989 sono stati avviati anche i primi 35 Gruppi Omega (Organizzazione per il miglioramento e la garanzia della affidabilità) con un adeguato supporto di formazione.

Nel loro insieme, le iniziative di diffusione e di sensibilizzazione hanno raggiunto, al momento, circa 2000 persone all'interno dell'Azienda e coinvolgeranno, nel 1990, la quasi totalità della popolazione aziendale.

Il Piano della Qualità Totale, lanciato nella Convention di Marentino, definisce anche le aree di miglioramento e gli obiettivi da raggiungere in via prioritaria; in particolare, si propone di realizzare una significativa riduzione del tempo di immissione sul mercato dei prodotti nuovi.

Piani e progetti specifici, sviluppati in coerenza col Piano di Qualità Totale, consentiranno di articolare, nel modo più efficace, le varie azioni necessarie al raggiungimento dell'obiettivo fondamentale di una decisa elevazione del vantaggio competitivo.

Attività sportiva

Anche nel 1989 l'impegno tecnico-organizzativo dedicato alle competizioni sportive è stato notevole. Lo sforzo in questo settore di attività è ripagato dai risultati che si conseguono con la sperimentazione sul campo delle scelte progettative e delle innovazioni da trasferire alla produzione di serie.

Nel "Rally", **Lancia** ha evidenziato la consolidata superiorità tecnica e tecnologica sui concorrenti. L'impegno sulle competizioni rallistiche è ormai una grande tradizione tanto da poter dire che Rally è sinonimo di Lancia come Formula 1 è sinonimo di Ferrari.

Nell'89 la Lancia ha conquistato ancora una volta il titolo di Campione del Mondo Rally vincendo 7 gare fra 9 disputate (fra le vittorie i prestigiosi Montecarlo e Safari).

In particolare il mondiale '89 è il terzo consecutivo che Lancia si aggiudica negli ultimi anni.

La Delta Integrale si è imposta nel corso del 1989 nel campionato Europeo Rally ed in alcuni campionati nazionali fra i quali quello italiano.

L'attività sportiva maggiore di **Alfa Romeo** nel corso del 1989 è stata la partecipazione al Campionato U.S.A. denominato "Serie Indy". Si tratta di competizioni in circuito per monoposto: la corsa più nota è la "500 miglia di Indianapolis". Tale "Serie" è attualmente dominata da motori americani.

L'estrema competitività e la diversità dei regolamenti tecnico/sportivi di questa disciplina richiedono un notevole impegno, per cui è stato avviato un profondo lavoro di aggiornamento delle strutture dell'Alfa Corse per sviluppare adeguatamente questo ambizioso progetto.

L'Alfa ha costruito un propulsore specifico e collabora con l'inglese March, che fornisce il telaio.

Altre due attività sportive rilevanti di Alfa Corse sono la preparazione del motore Alfa Romeo Twin Spark per le gare di Formula 3 e della vettura Alfa 75 Turbo per la gara del campionato italiano di velocità.

È continuata altresì nel corso del 1989 una intensa attività di promozione alla competizione con le monoposto Alfa Boxer.

Per **Ferrari**, la partecipazione nel 1989 al campionato di Formula 1 ha fatto conseguire tre vittorie, quattro piazzamenti al secondo posto e due al terzo, portando nove volte sul podio i piloti Mansell e Berger.

Sono stati così realizzati 59 punti che hanno procurato il terzo posto nella graduatoria finale del Campionato del Mondo. Talune difficoltà transitorie, verificatesi all'inizio del campionato, e talune negative prestazioni dei conduttori, specie nel finale, hanno condizionato la posizione di classifica; gli effettivi valori tecnici ed agonistici avrebbero potuto esprimere risultati globalmente più soddisfacenti.

Nel corso dell'89 si è dato avvio alla creazione del **Centro Motori Sportivi** con la collaborazione del Centro Ricerche Fiat.

Si tratta di un gruppo che si dedicherà esclusivamente alla ricerca innovativa nel campo dei motori da competizione, rendendo così nel medio termine disponibili conoscenze e nuove tecnologie.

Il dimensionamento e l'organizzazione della struttura sarà atto a garantire la progettazione e lo sviluppo di almeno due motori contemporaneamente utilizzando sei celle prova per motori da 1000 CV a 15.000 giri al minuto.

Alla fine dell'anno i dipendenti del Settore Auto erano così suddivisi:

	31/12/1989	31/12/1988
Impiegati e dirigenti	31.482	30.863
Operai e intermedi	102.788	100.036
Totale	134.270	130.899

Nel corso del 1989 è continuato l'inserimento di risorse operaie ed impiegate dall'esterno, sia per fronteggiare le esigenze produttive, sia per reintegrare le uscite; il 1989 è stato l'anno in cui si sono riaperte le assunzioni nell'area napoletana dopo il completo riassorbimento della forza operaia in cassa integrazione, con l'inserimento dall'esterno di circa 1.400 operai nelle unità produttive Alfa Lancia, Somepra, Comind Sud. I rapporti con le Organizzazioni Sindacali sono stati contraddistinti dalla ripresa di un'attività negoziale volta a consolidare il mantenimento di adeguati livelli di efficacia nella gestione del sistema produttivo.

L'accordo più significativo è senza dubbio quello firmato il 4 luglio; in esso è stato definito il meccanismo per il calcolo dell'istituto retributivo legato ai risultati economici del Gruppo oltre che l'importo del premio da erogarsi per il 1989.

Tale intesa è ancora più importante poiché è stata sottoscritta, al contrario di quanto era accaduto nel luglio 1988, anche dalla FIOM.

Il cambiamento del contratto da gomma plastica a metalmeccanico per i lavoratori dello Stabilimento di Villastellone (ex Stars) ha consentito di omogeneizzare i trattamenti normativi ed economici favorendo anche la mobilità professionale necessaria all'integrazione delle tecnologie di stampaggio e di plastica fra le varie unità produttive dell'area torinese. In quest'ottica va inquadrata anche l'intesa sull'armonizzazione normativa ed economica raggiunta in Spica, che ha consentito una organica integrazione dello Stabilimento in Fiat Auto, senza contraccolpi organizzativi.

Di notevole rilievo per lo sviluppo delle realtà di Pomigliano è stato l'accordo raggiunto a marzo con le Organizzazioni Sindacali, in materia di flessibilità ed ampliamento dell'utilizzo degli impianti, nel quadro di un piano complessivo di razionalizzazione produttiva degli Stabilimenti di Carrozzeria e di Meccanica, che prevede, fra l'altro, il completo rifacimento degli impianti di verniciatura da allocare in un apposito fabbricato di nuova costruzione.

Con l'accordo in oggetto è stato introdotto a Pomigliano il terzo turno di lavoro su tutte le tecnologie (lastratura, verniciatura, montaggio), la cui durata, inizialmente prevista sino a dicembre '89, è stata successivamente prorogata con specifici accordi aziendali sino alla fine del 1991. Tale accordo ha permesso inoltre il definitivo riassorbimento al lavoro del personale operaio sospeso a zero ore.

Va ricordato infine l'accordo sindacale sottoscritto in data 1/12/1989 con riferimento ai problemi ambientali di fabbrica che hanno formato oggetto altresì del procedimento penale avanti la Pretura di Torino.

Tale accordo infatti si articola in tre punti significativi:

- mantenimento e potenziamento delle strutture sanitarie aziendali;
- nascita delle commissioni paritetiche di partecipazione per la prevenzione e la sicurezza;
- riconoscimento della necessità di un intervento normativo a fronte delle incertezze interpretative emerse, atto a consentire, previo accordo tra le parti, l'efficiente funzionamento delle sale mediche aziendali.

A questa prospettiva risponde il disegno di legge di modifica dell'art. 5 dello Statuto dei Lavoratori, presentato in data 18/4/1990 al Senato.

In esso si prevede, tra l'altro, che gli accertamenti sanitari sulla idoneità ed infermità per infortunio sul lavoro, possano essere effettuati con le modalità stabilite d'accordo con le rappresentanze sindacali aziendali, fatta salva la facoltà per il lavoratore di chiedere che l'accertamento sia eseguito dalla struttura pubblica.

Infine la Commissione paritetica sulla ristorazione, prevista dall'accordo aziendale 8/7/1988, ha svolto pienamente il suo mandato e, nel mese di febbraio 1990, negli Stabilimenti di Rivalta e Termoli è stato avviato il nuovo sistema di ristorazione di tipo tradizionale.

L'assenteismo continua ad attestarsi su valori fisiologici mentre la conflittualità, che si è mantenuta sui bassi livelli degli anni più recenti, sembra lasciare il passo alla ricerca di maggior confronto fra azienda, rappresentanze sindacali e lavoratori per affrontare i problemi emergenti.

Nel 1989 l'attività di formazione ha avuto complessivamente 33.000 partecipanti per un totale di oltre 230.000 giornate. La maggior parte di questa attività è stata sviluppata dall'ISVOR, ma anche la formazione interna con 12.000 partecipanti e 59.000 giornate ha svolto un ruolo di rilievo.

L'inserimento dei giovani ha costituito la principale area di intervento.

Con il 1989 si è completato il panorama delle iniziative di formazione che prevede per tutti i nuovi assunti, oltre alla messa a fuoco della professionalità specifica, anche un significativo momento di confronto con i valori e le logiche di funzionamento del Settore Automobili.

L'innovazione tecnologica e la nuova organizzazione di fabbrica hanno costituito un'altra importante area di intervento con la formazione di conduttori, di manutentori, di tecnici e di capi.

In particolare presso lo Stabilimento di Termoli si è avviato, nella seconda parte dell'anno, un articolato programma di formazione che coinvolgerà tutti i capi ed i tecnici.

L'automazione nell'area degli uffici, i corsi "Quadri Nuova Nomina", il nuovo ciclo sulla "Comunicazione Efficace", che fa seguito a quello sulle relazioni interne, rappresentano gli altri programmi di intervento formativo.

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Anche nel primo trimestre 1990 la domanda automobilistica europea ha proseguito, seppur in modo meno accentuato, l'andamento positivo che ha caratterizzato gli ultimi anni. Le vendite sono ammontate a 3.684.000 unità contro 3.603.000 dello stesso periodo 1989, con un incremento del 2,2%.

In particolare la domanda ha consuntivato andamenti positivi in Italia (+5,7%), in Francia (+10,8%) e in Germania (+4,7%) mentre è risultata in flessione in Inghilterra (-7,9%), Spagna (-5,4%) e nei mercati minori di Portogallo, Finlandia e Svezia.

In questo contesto le vendite del Settore Automobili in Europa si sono mantenute praticamente sugli stessi livelli del primo trimestre 1989, consentendo con una quota del 15,4% di riconfermarsi leader.

In Italia, in particolare, è da sottolineare il positivo risultato registrato in marzo dalla marca Fiat che, con 100.832 vetture, ha segnato il primato assoluto di consegne in un solo mese, con una quota di mercato del 41%, il 2,2% in più rispetto allo stesso mese del 1989 e l'11,4% in più nei confronti di febbraio, con una progressione continua da gennaio, quando la quota era stata del 37,6%.

Anche la Lancia ha raggiunto, in marzo, un record di quota con il 10,2% del mercato.

L'impegno del Settore Automobili nell'ampliamento della propria gamma di prodotti trova conferma nei primi mesi del 1990 con il lancio della Tempra.

Il nuovo modello Fiat di categoria medio superiore si presenta sul mercato con caratteristiche di stile, contenuti tecnici e prestazionali che ne fanno un'auto moderna dalla vocazione europea.

La Tempra costituisce la presenza Fiat nel segmento più importante del Mercato Europeo, il segmento "D", che vale circa il 25% delle immatricolazioni; il modello è destinato quindi a ricoprire un ruolo importante nell'ambito del Settore, sia come livello di vendite, sia come riflesso sul posizionamento ed immagine della Marca Fiat.

Di linea sobria ed elegante (il miglior Cx della categoria), la Tempra presenta una elevata abitabilità ed un livello di comfort paragonabile alle vetture dei segmenti superiori, grazie alle soluzioni tecniche di cui si avvale. Un'ampia gamma di motorizzazioni (3 motori a benzina e 2 a gasolio), due livelli di allestimento (normale e superiore) e la disponibilità del cambio CVT a variazione continua di rapporti, consentono una articolazione di offerta molto ampia con dieci versioni a listino fin dal lancio della vettura.

Per garantire standard qualitativi adeguati al ruolo del modello in chiave europea, Tempra si avvale delle più avanzate tecnologie di produzione.

Nel gennaio 1990 è stata presentata alla stampa la Nuova 33 Alfa Romeo. Il nuovo modello abbina contenuti accresciuti, sia in fatto di eleganza e di funzionalità, sia sul piano dell'ingegneria motoristica, del comfort, della sicurezza di guida, della completezza di dotazioni.

Negli Stati Uniti ad Orlando, nella nuova sede dell'Alfa Romeo, è stata presentata a 170 concessionari che operano in Usa ed in Canada la versione americana della 164. La vettura sarà commercializzata dal 1° giugno insieme con la versione rinnovata delle spyder Alfa Romeo.

Per quanto riguarda le collaborazioni con altri costruttori, è stata conclusa un'intesa preliminare con l'industria polacca FSO per la produzione di una vettura di media cilindrata. L'accordo, che verrà definito nei dettagli solo in estate, segue la precedente intesa che porterà a fine 1991 all'uscita della nuova autovettura Micro.

L'accordo Fiat-Urss firmato nel novembre 1989 che prevede la produzione in Urss di una vettura di 1000-1100 centimetri cubici di cilindrata, presenta interessanti prospettive di ampliamento: è stato infatti deciso di allargare l'intesa all'impiego di gruppi meccanici di progettazione Fiat in tutta la produzione del "Progetto Elabuga", e di avviare la partecipazione di Fiat Auto al progetto per la costruzione di una vettura di piccola cilindrata.

Nell'ambito dell'accordo con il Gruppo De Tomaso nel mese di gennaio Fiat Auto S.p.A. ha acquisito la quota del 49% del capitale della Maserati s.r.l. per il prezzo di 132,7 miliardi. Questa collaborazione si svilupperà con iniziative di nuovi prodotti e, nel breve termine, con il montaggio di vetture Panda, nella misura di 150 unità al giorno, nello stabilimento di Lambrate.

Una particolare segnalazione richiede il Brasile, principale mercato extraeuropeo del Settore Automobili, dove opera la consociata Fiat Automoveis S.A.

Il mercato brasiliano, infatti, ha avuto un andamento in linea con lo stesso periodo dell'anno precedente fino al 16 marzo. In tale data il nuovo presidente Collor De Mello, allo scopo di risolvere il problema della cronica iperinflazione, ha imposto un severissimo pacchetto di provvedimenti economico-monetari che hanno provocato il congelamento della maggior parte della liquidità del paese.

Tutte le attività economiche, e in particolare l'apparato industriale, hanno subito una drastica riduzione.

Nel mese di marzo la domanda automobilistica ha consuntivato 35.900 unità, contro 128.200 unità dei primi due mesi dell'anno.

In questo contesto Fiat Automoveis, al contrario delle altre case automobilistiche, mantiene un pur ridotto livello di attività produttiva alimentata dal significativo flusso di esportazioni verso l'Europa. La solidità patrimoniale consente alla società di affrontare questa fase di recessione in attesa che i successivi interventi governativi possano stimolare una progressiva ripresa del mercato locale.

Sezione finanziaria

Relazione sull'andamento economico-finanziario	26
Bilancio Consolidato:	
Stato patrimoniale consolidato	32
Conto economico consolidato	34
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato	35
Rendiconto finanziario consolidato	36
Note illustrative del bilancio consolidato	37

Relazione sull'andamento economico-finanziario

Il 1989 ha visto il consolidarsi di tutte le componenti economico-finanziarie del Settore Automobili e nel contempo è stato anche un anno fondamentale per la realizzazione di azioni ed iniziative atte a preparare e rafforzare il Settore in vista della crescita della pressione competitiva internazionale dei prossimi anni.

Accelerazione dei programmi e delle iniziative sul piano ecologico, forte crescita delle spese e delle risorse dedicate alla ricerca, sviluppo e progettazione, avviamento di un vasto e capillare programma per lo sviluppo ed il miglioramento continuo dei fatti legati alla qualità dei prodotti, dei servizi e di tutti i processi aziendali hanno infatti caratterizzato l'attività del periodo.

Andamento economico

L'utile netto consolidato di competenza del Settore Automobili è stato nel 1989 di oltre 1.900 miliardi di lire con un incremento dell'8,2% rispetto al precedente esercizio.

Il rapporto sul patrimonio netto (R.O.E.) si attesta al 25,6% segnando una flessione rispetto al 1988 di circa 3,5 punti percentuali anche in conseguenza del rallentamento dell'indice Assets Turnover.

L'incidenza sui ricavi dell'utile netto di Settore e dei Terzi è del 6,8% contro il 7,1% dell'esercizio precedente che aveva invece confermato la stessa incidenza del 1987. La lieve flessione registrata si spiega in parte con le azioni e le iniziative intraprese per migliorare la competitività dei prodotti, i cui benefici si manifesteranno nel futuro, e in parte nell'aumento del carico fiscale rispetto al precedente esercizio.

L'autofinanziamento del Settore ha superato i 3.500 miliardi di lire con un incremento di oltre 350 miliardi di lire rispetto al 1988 ed è pari al 12,4% dei ricavi netti. Come nei precedenti esercizi il livello di autofinanziamento consente non solo di coprire gli investimenti e i costi della ricerca, che insieme raggiungono quasi l'8% dei ricavi netti, ma di migliorare ulteriormente la posizione finanziaria che nell'anno cresce di oltre 1.000 miliardi di lire.

Passando all'analisi delle principali voci del conto economico si osserva che:

- i ricavi netti del Settore sono stati pari a 28.424 miliardi di lire con un incremento sul 1988 dell'11,6% che sebbene inferiore a quello registrato lo scorso anno (14,9% sul 1987) è stato pur sempre superiore all'andamento medio dell'inflazione (che a livello europeo è stata pari al +5% sull'anno precedente) grazie ai maggiori volumi ed ai migliori mix di vendita. I ricavi netti pro-capite si attestano a 211,7 milioni di lire contro i 194,4 milioni di lire del 1988;
- i costi operativi sono stati complessivamente 26.062 miliardi di lire (23.318 nel 1988 e 20.144 nel 1987) consuntivando un aumento percentuale dell'11,7% che risulta pertanto in linea con quello dei ricavi. In dettaglio sono così composti:
 - acquisti di materie prime e semilavorati: 15.813 miliardi di lire (+14,7% sul 1988) pari al 55,6% dei ricavi netti;
 - lavoro: 5.420 miliardi di lire (+10,9% sul 1988) pari al 19,1% dei ricavi; il costo pro-capite è stato di oltre 40,4 milioni di lire (37,3 nel 1988);
 - ammortamenti: 1.596 miliardi di lire (+16,7% sul 1988) pari al 5,6% dei ricavi;

- altri costi operativi: 4.491 miliardi di lire (+18,2% sul 1988) pari al 15,8% dei ricavi.

I costi di ricerca e sviluppo, interamente spesi a conto economico, ammontano a 821 miliardi di lire (+22% sul 1988) pari a 2,9% dei ricavi.

La classificazione per destinazione confrontata con i due precedenti esercizi risulta come segue:

	1989	1988	1987
Costo del venduto e altri costi variabili di vendita	21.288	19.008	16.019
Spese commerciali	1.778	1.636	1.494
Spese generali amministrative	2.175	2.001	2.073
Ricerca e sviluppo	821	673	558
Totale	26.062	23.318	20.144

Valori in miliardi di lire

Nell'ambito delle spese commerciali, le spese di pubblicità sono state di oltre 800 miliardi di lire pari al 2,8% dei ricavi netti, con incremento di 3,5% sull'anno precedente.

- L'utile operativo si attesta a 2.362 miliardi di lire superando i livelli di incremento consuntivati nel precedente esercizio (+10,5% nel 1989, +6,9% nel 1988).

Il rapporto sui ricavi netti (R.O.S.) si è posizionato sull'8,3% (8,4% nel 1988) mentre il rapporto sul capitale investito netto medio (R.O.I.) è salito al 55,6% (52,3% nel 1988).

Il mantenimento di un elevato utile operativo sia in valore assoluto che percentuale è da attribuire principalmente al miglioramento delle efficienze gestionali che hanno assorbito i maggiori costi della ricerca e sviluppo e la maggiore crescita dei costi delle strutture anche derivanti dall'avvio del programma qualità.

- L'utile prima delle imposte è stato pari a 2.714 miliardi di lire contro i 2.422 miliardi di lire del 1988 e i 1.896 miliardi di lire del 1987 con un incremento del 12,1% sul 1988.

In merito alle voci di natura finanziaria si registra un incremento di oltre 70 miliardi di lire che si possono ricondurre ad un miglioramento medio della posizione finanziaria di circa 500 miliardi.

- Le imposte sul reddito sono ammontate a 783 miliardi di lire; l'incidenza fiscale è salita al 29% (25% nel 1988) per un minor peso della leva degli ammortamenti anticipati ancorché parzialmente compensato dal maggior utilizzo di perdite fiscali pregresse.

Va infine ricordato che il valore aggiunto è stato di oltre 9.800 miliardi di lire (35% dei ricavi netti) con un incremento del 12% rispetto al precedente esercizio. In termini deflazionati tale incremento si attesta intorno al +7% dando la misura della maggior competitività ottenuta; il valore aggiunto per addetto è stato di 73 milioni di lire contro i 67 milioni di lire del 1988 e i 59 milioni di lire del 1987.

Andamento patrimoniale e finanziario

L'analisi delle principali poste patrimoniali, pone in evidenza il seguente andamento:

- **le immobilizzazioni nette** sono risultate pari a 7.820 miliardi di lire (171,5% del capitale investito netto) e sono costituite per il 96% da immobilizzazioni materiali nette e per la restante parte da immobilizzazioni finanziarie (titoli a investimento duraturo e partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto) ed immobilizzazioni immateriali. Le immobilizzazioni materiali nette ammontano a 7.542 miliardi di lire mantenendosi su valori pressoché identici al 1988. Sono dislocate principalmente in Italia (89%) in Sud America (8%) e nei paesi europei per il restante 3%. Le immobilizzazioni materiali del Settore Automobili sono ammortizzate per oltre il 50%.
- Per quanto concerne il **capitale di esercizio** pari a - 3.259 miliardi di lire si osserva che:
 - i crediti commerciali ammontano a 3.119 miliardi di lire con un incremento del 25% sul 1988, quest'andamento agisce sull'indice di rotazione sui ricavi che passa da 10,2 pari a 35 giorni del 1988 a 9,1 pari a 39 giorni del 1989;
 - le rimanenze di magazzino, al netto dei fondi di svalutazione per circa 200 miliardi di lire sono pari a 3.346 miliardi di lire con un incremento del 16% sul 1988; l'indice di rotazione sui ricavi, 8,5 pari a 42 giorni, resta sugli stessi livelli del precedente esercizio (8,8 pari a 41 giorni);
 - i debiti commerciali ammontano a 7.483 miliardi di lire (+ 8% rispetto al 1988).
- La **disponibilità finanziaria netta**, che comprende disponibilità monetaria e crediti di natura finanziaria al netto di debiti verso banche e istituti finanziari, è risultata positiva per 5.723 miliardi di lire con un incremento di oltre 1.000 miliardi di lire sul 1988 pari al + 23%.
Come si può rilevare dalla seguente tabella di raffronto degli ultimi tre anni, il miglioramento è dovuto essenzialmente al rafforzamento della posizione finanziaria a breve:

	1989	1988	1987
Disponibilità (cassa e titoli negoziabili)	1.354	1.305	822
Crediti finanziari a breve	7.615	5.792	7.349
Debiti v/banche e finanziari a breve	(733)	(911)	(1.855)
Disponibilità e crediti netti a breve	8.236	6.186	6.136
Debiti v/banche e altri debiti medio-lungo termine	(4.487)	(3.702)	(3.673)
Crediti finanziari e titoli a medio-lungo termine	1.974	2.163	410
Indebitamento netto a medio-lungo termine	(2.513)	(1.539)	(3.263)
Disponibilità finanziaria netta totale	5.723	4.647	3.053

Valori in miliardi di lire

La continua crescita dell'autofinanziamento ha consentito non solo di coprire gli investimenti e i costi della ricerca ma anche di migliorare la disponibilità finanziaria che nell'arco degli ultimi 2 anni è cresciuta di oltre 2.600 miliardi di lire.

Infatti mentre gli investimenti e i costi di ricerca tra il 1987 e il 1989 ammontano a 7.500 miliardi di lire l'autofinanziamento registra un totale di circa 9.500 miliardi di lire.

L'indebitamento finanziario a breve termine e a medio-lungo termine pur registrando un aumento di 600 miliardi di lire, migliora il suo rapporto sul patrimonio netto (Deb./equity) che passa dal 68,9% del 1988 al 63,5% del 1989. La struttura valutaria dell'indebitamento verso istituti di credito risulta composta: 92% in lire italiane, 2% in Ecu, e 6% in altre valute.

- Il **patrimonio netto** ammonta a 8.221 miliardi di lire contro 6.695 miliardi di lire nel 1988 e 5.383 miliardi di lire nel 1987. L'incremento sull'esercizio precedente è stato di 1.526 miliardi di lire ed è essenzialmente dovuto al risultato dell'esercizio (1.909 miliardi) al netto della distribuzione del dividendo alla casa madre (482 miliardi di lire) e altre rettifiche positive per 100 miliardi di lire.

Tavola di analisi dei risultati reddituali

(in miliardi di lire)

	1989	1988	1987
Ricavi netti	28.424	25.454	22.142
Variazione rimanenze di semilavorati, prod. in corso lavoraz., prod. finiti e merci	578	160	(69)
Produzione interna di immobilizzazioni	131	133	151
Valore della produzione di periodo	29.133	25.747	22.224
Acquisti di materiali ed altri servizi esterni	(19.853)	(17.189)	(14.761)
Variazione rimanenze di materie prime	549	225	235
Valore aggiunto	9.829	8.783	7.698
Costo del lavoro	(5.420)	(4.887)	(4.170)
Margine operativo lordo	4.409	3.896	3.528
Ammortamenti	(1.596)	(1.368)	(1.215)
Accantonamenti	(451)	(392)	(315)
Utile operativo	2.362	2.136	1.998
Proventi (oneri) finanziari netti	352	300	(33)
Quota del Settore nel risultato netto delle Società non consolidate	13	34	2
Altri proventi (oneri) ammontare netto	(13)	(48)	(71)
Utile prima delle imposte e della quota di competenza di azionisti terzi	2.714	2.422	1.896
Imposte sul reddito	(783)	(617)	(331)
Utile di competenza di azionisti terzi	(22)	(41)	(30)
Utile netto dell'esercizio	1.909	1.764	1.535

Tavola di analisi della struttura patrimoniale

(in miliardi di lire)

	31/12/89	31/12/88
Immobilizzazioni materiali lorde	16.091	14.354
Fondi di ammortamento	(8.549)	(6.842)
Immobilizzazioni materiali nette	7.542	7.512
Immobilizzazioni immateriali	107	135
Immobilizzazioni finanziarie	171	131
Immobilizzazioni nette (A)	7.820	7.778
Rimanenze di magazzino	3.346	2.881
Crediti commerciali	3.119	2.503
Altre attività	1.069	881
Debiti commerciali	(7.483)	(6.950)
Fondi per rischi e oneri	(1.402)	(1.571)
Altre passività	(1.908)	(1.588)
Capitale di esercizio (B)	(3.259)	(3.844)
Capitale investito netto (C = A+B)	4.561	3.934
Fondo trattamento di fine rapporto (D)	(1.932)	(1.761)
Fabbisogno netto di capitale (E = C-D)	2.629	2.173
Patrimonio netto di terzi (F)	131	125
Capitale sociale e riserve	6.312	4.931
Utile netto dell'esercizio	1.909	1.764
Capitale proprio (G)	8.221	6.695
Disponibilità monetaria	(1.354)	(1.305)
Crediti finanziari	(9.589)	(7.955)
Debiti finanziari a breve termine	1.358	1.328
Debiti finanziari a M/L termine	3.862	3.285
Indebitamento finanziario netto o (disponibilità finanziaria netta) (H)	(5.723)	(4.647)
Totale come in E (I)	2.629	2.173

Stato patrimoniale consolidato al 31 dicembre 1989 e 1988

Attività

	in miliardi di lire 1989	in milioni di ECU 1989	in miliardi di lire 1988
Attività a breve:			
Cassa e disponibilità presso banche	370	244	417
Titoli negoziabili (Nota 3)	984	651	888
Crediti finanziari (Nota 4)	7.615	5.035	5.792
Crediti commerciali	3.099	2.049	2.492
Meno - Fondo svalutazione crediti	(114)	(75)	(114)
Magazzino (Nota 5)	3.346	2.213	2.881
Altre attività a breve (Nota 6)	1.069	707	881
	16.369	10.824	13.237
Crediti a medio e lungo termine:			
Crediti finanziari (Nota 4)	1.974	1.305	2.153
Crediti commerciali	134	89	124
	2.108	1.394	2.277
Immobilizzazioni finanziarie:			
Partecipazioni (Nota 7)	161	106	131
Titoli	10	7	10
	171	113	141
Immobilizzazioni materiali nette (Nota 8)	7.542	4.987	7.512
Beni immateriali e costi pluriennali, in corso di ammortamento (Nota 9)	107	71	135
Totale attività	26.297	17.389	23.302

Passività e patrimonio netto

	in miliardi di lire 1989	in milioni di ECU 1989	in miliardi di lire 1988
Passività a breve:			
Debiti verso banche	50	33	90
Quota corrente dei debiti a medio e lungo termine	625	413	417
Debiti finanziari	683	452	820
Debiti commerciali	7.475	4.943	6.910
Altre passività a breve (Nota 10)	1.908	1.262	1.588
Fondo imposte (Nota 11)	332	219	618
Fondo garanzia ed altri fondi (Nota 12)	1.070	708	953
	12.143	8.030	11.396
Passività a medio e lungo termine:			
Debiti verso istituti di credito (Nota 13)	2.768	1.830	2.192
Debiti finanziari (Nota 14)	1.094	724	1.093
Debiti commerciali	8	5	40
	3.870	2.559	3.325
Fondo trattamento fine rapporto dipendenti	1.932	1.277	1.761
Patrimonio netto di competenza di azionisti terzi	131	87	125
Totale passività	18.076	11.953	16.607
Patrimonio netto (Nota 15):			
Capitale sociale	1.400	926	1.400
Risultati a nuovo ed altre riserve	4.912	3.248	3.531
Utile netto dell'esercizio	1.909	1.262	1.764
Totale patrimonio netto	8.221	5.436	6.695
Totale passività e patrimonio netto	26.297	17.389	23.302

Conto economico consolidato degli esercizi 1989, 1988 e 1987

	in miliardi di lire 1989	in milioni di ECU 1989	in miliardi di lire 1988	in miliardi di lire 1987
Ricavi netti	28.424	18.796	25.454	22.142
Costi e spese:				
Acquisti	15.813	10.457	13.781	11.946
Lavoro e oneri relativi	5.420	3.584	4.887	4.170
Altri costi di gestione	4.491	2.970	3.801	3.130
Ammortamenti	1.596	1.055	1.367	1.215
Variazione di magazzino	(1.127)	(745)	(385)	(166)
Produzione interna di immobilizzazioni materiali	(131)	(87)	(133)	(151)
	26.062	17.234	23.318	20.144
Utile operativo	2.362	1.562	2.136	1.998
Proventi e (oneri) diversi:				
Proventi e oneri finanziari e differenze su cambi, ammontare netto (Nota 16)	352	233	300	(33)
Quota del Settore nel risultato netto di società collegate	13	8	34	2
Altri proventi ed oneri, ammontare netto (Nota 17)	(13)	(8)	(48)	(71)
	352	233	286	(102)
Utile prima delle imposte e della quota di competenza di azionisti terzi	2.714	1.795	2.422	1.896
Imposte sul reddito	(783)	(518)	(617)	(331)
Utile prima della quota di competenza di azionisti terzi	1.931	1.277	1.805	1.565
Utile di competenza di azionisti terzi	(22)	(15)	(41)	(30)
Utile netto dell'esercizio	1.909	1.262	1.764	1.535

Le note illustrative del bilancio consolidato sono parte integrante di questo conto economico.

Prospetto delle variazioni nel patrimonio netto consolidato avvenute negli esercizi 1989, 1988 e 1987

(in miliardi di lire)

	Capitale sociale	Risultati a nuovo, altre riserve e utile netto dell'esercizio	Totale
Saldi al 31 dicembre 1986	1.400	2.708	4.108
Distribuzione agli azionisti di dividendi come da delibera dell'Assemblea dell'8 giugno 1987	—	(330)	(330)
Contributi su investimenti	—	70	70
Differenze cambio nette da conversione dei bilanci espressi in valuta estera ed altre rettifiche minori	—	—	—
Utile netto dell'esercizio	—	1.535	1.535
Saldi al 31 dicembre 1987	1.400	3.983	5.383
Distribuzione agli azionisti di dividendi come da: Delibera dell'Assemblea del 2 giugno 1988	—	(294)	(294)
Delibera dell'Assemblea del 6 ottobre 1988	—	(146)	(146)
Differenza tra il costo di acquisizione e la corrispondente quota di patrimonio netto delle azioni di società controllate acquisite nell'esercizio	—	(107)	(107)
Differenze cambio nette da conversione dei bilanci espressi in valuta estera ed altre rettifiche minori	—	95	95
Utile netto dell'esercizio	—	1.764	1.764
Saldi al 31 dicembre 1988	1.400	5.295	6.695
Distribuzione agli azionisti di dividendi come da Delibera dell'Assemblea del 26 giugno 1989	—	(482)	(482)
Differenza tra il costo di acquisizione e la corrispondente quota di patrimonio netto delle azioni di società acquisite nell'esercizio	—	(15)	(15)
Differenze cambio nette da conversione dei bilanci espressi in valuta estera ed altre rettifiche minori	—	114	114
Utile netto dell'esercizio	—	1.909	1.909
Saldi al 31 dicembre 1989	1.400	6.821	8.221

Rendiconto finanziario consolidato degli esercizi 1989, 1988 e 1987

	in miliardi di lire 1989	in milioni di ECU 1989	in miliardi di lire 1988	in miliardi di lire 1987
Disponibilità monetarie iniziali (*)	6.186	4.091	6.316	4.619
Disponibilità monetarie generate (assorbite) dalle operazioni dell'esercizio:				
Utile prima della quota di competenza degli azionisti terzi	1.931	1.277	1.805	1.565
Rettifiche per riconciliare l'utile alle disponibilità monetarie generate dalle operazioni dell'esercizio:				
Ammortamenti	1.596	1.055	1.367	1.215
Variazione netta del fondo trattamento fine rapporto dipendenti	175	116	100	80
Variazione del capitale di esercizio, al netto dell'effetto di variazioni nell'area di consolidamento:				
Crediti commerciali	(560)	(370)	(548)	608
Magazzino	(465)	(307)	(253)	(15)
Debiti commerciali	533	352	1.144	(1.055)
Altre attività e passività	88	58	41	1.582
Fondo imposte, garanzia ed altri fondi	(169)	(112)	556	75
Altre variazioni	(83)	(55)	(54)	416
	3.046	2.014	4.158	4.471
Disponibilità monetarie generate (assorbite) dalle attività di investimento:				
Investimenti in:				
Immobilizzazioni materiali	(1.444)	(955)	(1.875)	(2.177)
Immobilizzazioni finanziarie	(77)	(51)	(34)	(31)
Beni immateriali e costi pluriennali	(94)	(62)	(55)	(65)
Contributi su investimenti	204	135	62	70
Realizzo della vendita di immobilizzazioni materiali e finanziarie	47	31	41	94
Altre (incluse acquisizioni di azioni di società consolidate ed altre variazioni nell'area di consolidamento)	(126)	(83)	(267)	(26)
	(1.490)	(985)	(2.128)	(2.135)
Disponibilità monetarie generate (assorbite) dalle attività di finanziamento:				
Nuovi finanziamenti	1.220	807	414	203
Rimborso di finanziamenti	(432)	(286)	(381)	(489)
Variazione netta dei crediti finanziari e dei titoli a medio e lungo termine	179	118	(1.753)	(22)
	967	639	(1.720)	(308)
Distribuzione di dividendi	(482)	(319)	(440)	(331)
Variazione netta delle disponibilità monetarie	2.041	1.349	(130)	1.697
Disponibilità monetarie finali (*)	8.227	5.440	6.186	6.316

(*) Le disponibilità monetarie includono le seguenti voci di bilancio: cassa e banche, titoli negoziabili, debiti verso banche e crediti e debiti finanziari a breve.

Nota: Alcune voci del rendiconto finanziario degli esercizi 1988 e 1987 sono state riclassificate per renderne la presentazione omogenea con quella dell'esercizio 1989.

Le note illustrative del bilancio consolidato sono parte integrante di questo rendiconto.

Note illustrative del bilancio consolidato al 31 dicembre 1989, 1988 e 1987

(1) Forma e contenuto del bilancio consolidato

Il bilancio consolidato comprende i bilanci della Fiat Auto S.p.A., Società controllata dalla Fiat S.p.A., e delle controllate italiane ed estere nelle quali la Fiat Auto S.p.A. detiene direttamente o indirettamente più del 50% del capitale ed i bilanci della Sevel S.p.A., posseduta al 50%, in cui esercita il controllo della partecipata (entità definita anche "Settore Automobili del Gruppo Fiat"). Le partecipazioni in società collegate in cui la Fiat Auto S.p.A. esercita direttamente o indirettamente un'influenza significativa, generalmente quelle dove detiene una percentuale di proprietà azionaria compresa tra il 20% ed il 50%, sono valutate secondo il metodo del patrimonio netto (Nota 7). Le società incluse nell'area di consolidamento al 31 dicembre 1989 e 1988 sono elencate nell'Allegato.

I bilanci delle società consolidate sono quelli approvati o predisposti dai rispettivi Consigli di Amministrazione per l'approvazione da parte delle assemblee degli azionisti delle singole società, opportunamente modificati, ove necessario, per uniformarli ai principi contabili omogenei di Gruppo che sono in linea con quelli raccomandati dallo I.A.S.C. (International Accounting Standards Committee) e richiamati dalla Consob; inoltre questi bilanci sono stati riclassificati al fine di renderne la forma di presentazione più aderente ai criteri seguiti nella prassi internazionale. I bilanci delle controllate operanti in Paesi ad alto tasso di inflazione sono stati corretti per adeguarli al mutato potere di acquisto delle monete locali secondo le regole della contabilità per l'inflazione (Nota 20).

(2) Tecniche di consolidamento e principi contabili

Le principali tecniche di consolidamento e principi contabili adottati sono esposti qui di seguito:

Tecniche di consolidamento - Le principali tecniche di consolidamento adottate sono le seguenti:

- Il valore contabile delle partecipazioni detenute dalla Società caposettore e dalle altre società incluse nell'area di consolidamento viene eliminato contro il relativo patrimonio netto a fronte dell'assunzione delle attività e passività delle società partecipate secondo il metodo dell'integrazione globale; le differenze risultanti dalla eliminazione delle partecipazioni contro il patrimonio netto delle partecipate alla data di acquisizione sono direttamente imputate a rettifica del patrimonio netto consolidato.
- Gli utili non ancora realizzati derivanti da operazioni fra società del Settore sono eliminati, così come le partite che danno origine a debiti e crediti, costi e ricavi tra le società consolidate con il metodo dell'integrazione globale.
- Le imposte non recuperabili relative ai dividendi che si prevede verranno distribuiti tra società del Settore sono stanziare nel fondo imposte.

- Le quote di patrimonio netto e di utile di competenza di azionisti terzi delle controllate consolidate sono esposte separatamente in un'apposita posta del bilancio.
- La conversione delle poste di stato patrimoniale dei bilanci espressi in moneta diversa dalla moneta di conto (Lira italiana) è effettuata applicando i cambi correnti di fine esercizio. Le poste di conto economico sono convertite ai cambi medi dell'esercizio. Le differenze cambio di conversione sono imputate al patrimonio netto consolidato. Nel caso delle controllate estere operanti in Paesi ad alto tasso di inflazione, le differenze cambio dovute alla conversione del conto economico a cambi medi dell'esercizio rispetto ai cambi correnti di fine esercizio sono imputate a conto economico, in aderenza con l'applicazione della contabilità per l'inflazione.

Principi contabili - I principi contabili adottati sono esposti qui di seguito.

Titoli - I titoli negoziabili sono valutati al minore tra il costo di acquisto ed il corrispondente valore di mercato. Gli altri titoli, generalmente ad investimento duraturo, sono valutati al costo e svalutati al valore di mercato nei casi in cui abbiano subito una perdita di valore permanente.

Crediti e debiti - I crediti ed i debiti sono iscritti al loro valore nominale. I crediti sono ridotti al valore di presunto realizzo mediante la costituzione di un apposito fondo svalutazione crediti. I crediti e debiti in valuta sono allineati ai cambi di fine anno, o ai cambi concordati ove esistano appositi contratti di copertura; i relativi utili o perdite di conversione sono accreditati o addebitati al conto economico. La quota interessi, inclusa nel valore nominale dei crediti e debiti, non maturata a fine anno viene differita agli esercizi futuri.

Magazzino - Le giacenze di magazzino sono valutate al minore tra il costo (sostanzialmente FIFO) ed il valore di mercato. Le materie prime, i prodotti finiti, i ricambi e gli altri materiali obsoleti e di lento rigiro sono svalutati in relazione alle loro possibilità di utilizzo o di realizzo futuro. Il costo delle giacenze di magazzino comprende il costo diretto di materiali e manodopera ed i costi indiretti di produzione.

Partecipazioni - Le partecipazioni nelle società non consolidate dove vi è una influenza significativa sono valutate secondo il metodo del patrimonio netto; quelle meno significative (generalmente con percentuale di controllo inferiore al 20%) sono valutate al costo, rettificato, se del caso, per tenere conto di eventuali perdite di valore.

Immobilizzazioni materiali, ammortamenti e contributi su investimenti - Le immobilizzazioni materiali sono esposte in bilancio al costo di acquisto o di costruzione. Tali costi vengono rettificati solamente nei casi in cui apposite leggi nazionali permettono la rivalutazione delle immobilizzazioni onde adeguarli, anche solo in parte, al mutato potere di acquisto delle monete.

Gli ammortamenti sono calcolati a quote costanti sulla base di aliquote ritenute rappresentative della vita utile stimata dei cespiti, come segue:

Immobili civili ed industriali	3%
Impianti	10%-17%
Macchinari	10%-13%
Attrezzature e mezzi di produzione	17%-25%
Mobili e dotazioni	12%-20%
Mezzi di trasporto	20%-25%

Le spese di manutenzione e di riparazione sono imputate direttamente al conto economico dell'esercizio in cui sono sostenute.

I contributi statali al costo di costruzione di immobilizzazioni materiali sono contabilizzati al momento in cui diviene certo l'incasso e imputati a conto economico gradatamente sulla vita utile dei relativi cespiti.

Beni immateriali e costi pluriennali - I beni immateriali ed i costi considerati di utilità pluriennale sono iscritti al costo. L'ammortamento è calcolato a rate costanti tenendo conto della prevista utilità futura, per un periodo generalmente non superiore ai 5 anni.

Imposte - Le imposte correnti sono accantonate in base ad una ragionevole previsione dell'onere di imposta, considerando le eventuali esenzioni. Inoltre, nel bilancio consolidato sono state riflesse le imposte differite relativamente ad alcune differenze fra i risultati fiscalmente imponibili ed i risultati desunti dai bilanci delle singole società utilizzati per il consolidamento, come spiegato successivamente (Nota 11). Il beneficio fiscale delle perdite riportabili a nuovo viene riconosciuto nell'esercizio del realizzo.

Fondo trattamento fine rapporto dipendenti - Il fondo riflette l'indennità maturata a fine anno da ciascun dipendente in conformità alle legislazioni vigenti nei singoli Paesi in cui le varie società consolidate operano. Il fondo include inoltre le indennità maturate per i premi fedeltà a favore di ex dipendenti istituite in osservanza di accordi contrattuali e contabilizzate secondo criteri attuariali.

Riconoscimento dei ricavi - I ricavi per la vendita dei prodotti sono riconosciuti al momento del passaggio di proprietà, che generalmente coincide con la spedizione.

Spese di ricerca e sviluppo - Le spese di ricerca e sviluppo sono imputate a conto economico nell'esercizio in cui sono sostenute. I contributi statali in conto esercizio relativi alla ricerca vengono accreditati a conto economico al momento in cui diviene certo l'incasso.

Spese di pubblicità e garanzia prodotti - Le spese di pubblicità e promozione vendite sono imputate a conto economico nell'esercizio in cui sono sostenute. Gli oneri previsti per garanzia prodotto sono imputati a conto economico contestualmente alla registrazione della vendita.

Dati espressi in ECU - Il bilancio consolidato è preparato in Lire italiane. Al fine di evidenziare i principali dati del Settore nella moneta di conto europea, il bilancio consolidato 1989 è anche presentato convertito in ECU, applicando a ciascuna posta di bilancio il tasso di cambio Lire/ECU in vigore al 31 dicembre 1989 (ECU 1 pari a Lire 1.512,24).

(3) Titoli negoziabili

L'analisi al 31 dicembre 1989 e 1988 dei titoli negoziabili risulta come segue (in miliardi di Lire):

	1989	1988
Titoli emessi dallo Stato Italiano:		
in Lire (CCT e BTP)	509	491
in ECU (CTE)	294	294
Altri titoli	181	103
	984	888

(4) Crediti finanziari

I crediti finanziari al 31 dicembre 1989 e 1988 ammontano rispettivamente a Lire 9.589 miliardi e Lire 7.945 miliardi (di cui Lire 7.615 miliardi e Lire 5.792 miliardi a breve termine) e riguardano principalmente crediti verso la Capogruppo Fiat S.p.A. ed altre società finanziarie del Gruppo Fiat per servizi di tesoreria e di finanziamento dell'attività commerciale.

(5) Magazzino

Le giacenze di magazzino al 31 dicembre 1989 e 1988, al netto dei relativi fondi svalutazione, comprendono le seguenti categorie (in miliardi di Lire):

	1989	1988
Materie prime	690	617
Prodotti in corso di lavorazione	498	468
Prodotti finiti e ricambi	2.158	1.796
	3.346	2.881

(6) Altre attività a breve

Al 31 dicembre 1989 e 1988, le altre attività a breve comprendono quanto segue (in miliardi di Lire):

	1989	1988
Crediti verso l'Erario	382	337
Crediti verso enti diversi	42	77
Crediti verso il personale	37	41
Crediti verso Fiatsava per c/commissione	17	19
Altri crediti	106	141
Ratei attivi	184	79
Risconti attivi	301	187
	1.069	881

(7) Partecipazioni

Le partecipazioni al 31 dicembre 1989 e 1988 comprendono quanto segue (in miliardi di Lire):

	% partecip.		1989	1988
	1989	1988	1989	1988
Partecipazioni valutate secondo il metodo del patrimonio netto:				
Alfa Romeo Credit S.p.A. e controllate	—	100,0	—	46
Tofas-Türk Otomobil Fabrikasi A.S. (Turchia)	41,5	41,5	60	39
Saim - Società Autodromo Internazionale del Mugello S.p.A.	100,0	100,0	24	4
Centro Ricerche Fiat S.p.A.	45,0	45,0	10	8
Gilardini After Market s.r.l.	49,0	49,0	8	7
Altre minori	—	—	39	18
			141	122

	% partecip.		1989	1988
	1989	1988	1989	1988
Partecipazioni valutate secondo il metodo del costo:				
Immobiliare Flores s.r.l.	100,0	—	12	—
Altre minori	—	—	8	9
			20	9
			161	131

Nel corso del 1989, la Alfa Romeo Credit S.p.A. e la sua controllata Alfa Romeo Leasing S.p.A. sono state fuse per incorporazione nella Alfa Lancia S.p.A. A partire dal 1° gennaio 1989, l'attività di finanziamento per vendite rateali e cessioni in leasing di vetture con marchio Alfa Romeo viene svolta da altre società appartenenti al Settore Servizi Finanziari del Gruppo Fiat, così come avviene per i marchi Fiat e Lancia.

(8) Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali possono essere dettagliate come segue (in miliardi di Lire):

	1989			1988	
	Lordo	Fondi Amm.to	Contrib. differiti	Netto	Netto
Immobili civili ed industriali	2.788	(658)	—	2.130	2.108
Impianti, macchinari ed attrezzature	11.636	(6.970)	(225)	4.441	4.458
Altre immobilizzazioni	1.212	(696)	—	516	398
Costruzioni in corso ed acconti versati	455	—	—	455	548
	16.091	(8.324)	(225)	7.542	7.512

La valutazione delle immobilizzazioni materiali si basa sui costi di acquisto e di fabbricazione, o di conferimento nel caso dei cespiti ricevuti in apporto nel 1979 a seguito della ristrutturazione del Gruppo Fiat. Tali costi vengono rettificati solamente per effetto di rivalutazioni consentite da apposite leggi dei paesi in cui le società del Settore operano, quale la Legge 19 marzo 1983, n. 72 che ha permesso, negli esercizi 1982 e 1983, la rivalutazione della maggior parte delle immobilizzazioni materiali del Settore localizzate in Italia. I contributi statali su investimenti contabilizzati successivamente al 1° gennaio 1988 sono differiti ed imputati

al conto economico gradatamente sulla vita utile dei relativi cespiti; nel 1987 ed esercizi precedenti tali contributi erano iscritti in un apposito conto del patrimonio netto senza transitare dal conto economico.

(9) Beni immateriali e costi pluriennali

I beni immateriali ed i costi pluriennali al 31 dicembre 1989 e 1988 al netto degli ammortamenti effettuati in conto, sono così costituiti (in miliardi di Lire):

	1989	1988
Marchio Alfa Romeo	43	65
Licenze, brevetti ed altri beni immateriali	23	14
Spese di impianto o di ampliamento	27	27
Altri costi pluriennali (disaggi e spese su emissione finanziamenti, ecc.)	14	29
	107	135

L'ammortamento dei beni immateriali e dei costi pluriennali nel 1989, 1988 e 1987 è stato rispettivamente di Lire 91 miliardi, Lire 60 miliardi e Lire 62 miliardi.

(10) Altre passività a breve

Le altre passività a breve al 31 dicembre 1989 e 1988 comprendono quanto segue (in miliardi di Lire):

	1989	1988
Debiti verso l'Erario	414	442
Debiti verso Istituti Previdenziali ed Assistenziali	268	261
Debiti verso il personale	137	157
Altri debiti	241	170
Ratei passivi:		
Oneri e contributi relativi al personale	163	155
Altri ratei	337	216
Risconti passivi	348	187
	1.908	1.588

(11) Fondo imposte

Il fondo imposte copre la passività corrente per imposte sul reddito stimata dalle singole società consolidate sulla base di ragionevoli previsioni dell'onere fiscale di competenza.

Come consentito dai principi contabili dello L.A.S.C. le imposte differite contabilizzate negli allegati bilanci sono quelle che si prevede verranno pagate (o, nel caso di imposte prepagate, recuperate) nei prossimi tre anni, relative a differenze di natura temporanea fra i risultati fiscalmente imponibili e quelli desunti dai bilanci utilizzati per il consolidamento, nonché quelle per previste imposte su dividendi da distribuire. Le imposte differite stanziare al fondo imposte nel bilancio al 31 dicembre 1988 ammontavano a circa Lire 35 miliardi. Al 31 dicembre 1989 le imposte prepagate iscritte nel bilancio nella voce "Altri crediti" ammontava a circa Lire 4 miliardi.

Al 31 dicembre 1989 e 1988, le imposte differite relative alle altre differenze temporanee che non si prevede saranno annullate nei prossimi tre anni, quali gli ammortamenti anticipati, potrebbero quantificarsi rispettivamente in circa Lire 950 miliardi e Lire 800 miliardi. Peraltro, il Settore potrebbe beneficiare in futuro dei risparmi di imposta, stimabili in circa Lire 100 miliardi al 31 dicembre 1989, conseguenti al riporto a nuovo di perdite fiscali ed altre esenzioni in alcune controllate del Settore. Tali risparmi d'imposta vengono contabilizzati a conto economico solo quando realizzati; in particolare nel 1989, 1988 e 1987 l'utilizzo di perdite fiscali riportate a nuovo ha consentito di ridurre il carico d'imposta dei tre esercizi rispettivamente di circa Lire 135 miliardi, Lire 76 miliardi e Lire 144 miliardi.

A giudizio della Direzione, l'importo accantonato nell'allegato bilancio consolidato è congruo a coprire le passività per imposte.

(12) Fondo garanzia ed altri fondi

Il dettaglio di tale voce al 31 dicembre 1989 e 1988 è il seguente (in miliardi di Lire):

	1989	1988
Oneri per garanzia ed assistenza tecnica	505	462
Altri fondi rischi per oneri futuri e passività varie	565	491
	1.070	953

(13) Debiti verso istituti di credito a medio e lungo termine

I debiti a medio e lungo termine verso istituti di credito al 31 dicembre 1989 e 1988 sono rappresentati da vari finanziamenti con rate di rimborso scadenti come segue (in miliardi di Lire):

	1989	1988
Da 1 a 2 anni	379	525
Da 2 a 3 anni	427	297
Da 3 a 4 anni	387	231
Da 4 a 5 anni	380	218
Oltre 5 anni	1.195	921
	2.768	2.192

Il raggruppamento dei finanziamenti secondo il relativo tasso di interesse risulta come segue (in miliardi di Lire):

	1989	1988
Tasso inferiore al 7,5%	1.590	1.044
Tassi compresi tra il 7,5% e 10%	201	399
Tassi compresi tra il 10% ed il 15%	599	399
Tassi oltre il 15%	378	350
	2.768	2.192

I finanziamenti con tassi inferiori al 10% sono principalmente costituiti da mutui agevolati concessi da enti statali italiani a fronte di investimenti nel Mezzogiorno e progetti di ristrutturazione.

Al 31 dicembre 1989 la composizione valutaria dei debiti a medio e lungo termine verso istituti di credito è così costituita: Lire italiane 92%, ECU 2%, altre valute 6%.

Al 31 dicembre 1989 e 1988, alcuni finanziamenti, rispettivamente per circa Lire 881 miliardi e Lire 990 miliardi comprensivi della quota corrente, sono garantiti da ipoteche ed altre garanzie reali sulle immobilizzazioni materiali. Inoltre altri finanziamenti sono garantiti da società del Gruppo Fiat.

(14) Debiti finanziari a medio e lungo termine

Al 31 dicembre 1989, i debiti finanziari a medio e lungo termine ammontano a Lire 1.094 miliardi, di cui Lire 1.025 miliardi rappresentano il debito infruttifero verso Finmeccanica S.p.A. da pagarsi in 5 rate annuali a partire dal gennaio 1993 per l'acquisizione delle attività Alfa Romeo. Nella fattispecie, gli effetti sull'allegato bilancio consolidato derivanti dall'attualizzazione di tale debito non sarebbero stati significativi.

(15) Patrimonio netto

• **Capitale sociale** - Il capitale sociale al 31 dicembre 1989, interamente sottoscritto e versato per Lire 1.400 miliardi, è costituito da n. 2.800 milioni di azioni ordinarie del valore nominale di Lire 500 cadauna.

• **Risultati a nuovo ed altre riserve** - Al 31 dicembre 1989 e 1988 i risultati a nuovo ed altre riserve sono così costituiti (in miliardi di Lire):

	1989	1988
Utili a nuovo ed altre riserve	4.791	3.514
Differenze cambio da conversione dei bilanci in valuta estera, al netto della correzione monetaria derivante dalla contabilità per l'inflazione	121	17
	4.912	3.531

Gli utili a nuovo ed altre riserve includono, oltre agli utili non distribuiti delle società controllate consolidate, le riserve di rivalutazione monetaria, derivanti principalmente dall'applicazione in Italia della Legge n. 72 del 19 marzo 1983, e le altre riserve in sospensione di imposta o assoggettabili ad un conguaglio d'imposta in caso di distribuzione futura. Non sono state stanziaste imposte a fronte di tali voci in quanto o permanentemente reinvestite nelle società controllate o perché non verranno effettuate operazioni che ne determinino la tassazione.

(16) Proventi ed oneri finanziari e differenze su cambi

I proventi ed oneri finanziari e differenze su cambi netti del Settore negli esercizi 1989, 1988 e 1987 comprendono quanto segue (in miliardi di Lire):

	1989	1988	1987
Interessi attivi ed altri proventi finanziari	1.107	831	1.040
Interessi passivi ed altri oneri finanziari	(731)	(563)	(972)
Differenze su cambi ed altri effetti connessi a correzioni monetarie	(24)	32	(101)
	352	300	(33)

Le "Differenze su cambi ed altri effetti connessi a correzioni monetarie" includono utili e perdite su cambi derivanti da operazioni regolate in valuta nonché gli effetti connessi alle correzioni monetarie dei debiti e crediti in valuta locale nei Paesi ad alta inflazione, contabilizzati separatamente dai relativi interessi finanziari.

(17) Altri proventi ed oneri

Gli altri proventi ed oneri per gli esercizi 1989, 1988 e 1987 includono quanto segue (in miliardi di Lire):

	1989	1988	1987
Plusvalenze realizzate su immobilizzazioni, ammontare netto	11	12	7
Oneri ed accantonamenti straordinari per ristrutturazioni in corso	(17)	(13)	(61)
Altri proventi ed (oneri), ammontare netto	(7)	(47)	(17)
	(13)	(48)	(71)

(18) Spese di ricerca e sviluppo

La Fiat Auto S.p.A. e alcune controllate sostengono ogni anno costi significativi per programmi di ricerca e sviluppo. Questi costi sono interamente imputati a conto economico nell'esercizio in cui sono sostenuti. Nel 1989, le spese di ricerca e sviluppo incluse tra i costi d'esercizio, ammontano a circa Lire 821 miliardi (Lire 673 miliardi nel 1988), pari a circa il 2,9% dei ricavi consolidati.

I progetti di ricerca e di innovazione comportano attività che si sviluppano normalmente nel corso di più anni. In relazione ad una parte di tali progetti, la Fiat Auto S.p.A. e controllate hanno richiesto alle Amministrazioni pubbliche italiane e comunitarie le assistenze finanziarie previste dalle normative in materia.

A fronte dei progetti in corso di esecuzione nel 1989, le Società hanno presentato alle Amministrazioni pubbliche competenti istanze relative ad attività di ricerca per circa Lire 320 miliardi (principalmente afferenti il periodo 1985/1992). Al 31 dicembre 1989 gli Enti competenti avevano già deliberato finanziamenti a tasso agevolato (tasso medio del 5% circa) per Lire 92 miliardi, di cui Lire 48 già erogati al 31 dicembre 1989, e contributi per Lire 81 miliardi, di cui Lire 41 miliardi già erogati al 31 dicembre 1989. I finanziamenti e contributi contabilizzati nel 1989 ammontano rispettivamente a Lire 2 miliardi e Lire 3 miliardi.

(19) Operazioni con consociate

Il bilancio consolidato della Fiat Auto S.p.A. e controllate riflette operazioni effettuate con altre società del Gruppo Fiat, principalmente per forniture di componenti e prodotti metallurgici nonché per servizi di tesoreria ed altri servizi finanziari, come segue (in miliardi di Lire):

	1989	1988
Stato patrimoniale		
Crediti finanziari	9.227	7.814
Crediti commerciali	1.637	1.086
Debiti finanziari	524	692
Debiti commerciali	2.460	2.428

	1989	1988	1987
Conto economico			
Ricavi netti	1.181	1.462	1.113
Costi e spese	3.768	3.262	2.713
Interessi attivi	707	598	810
Interessi passivi	183	204	303

(20) Controllate operanti in paesi ad alto tasso di inflazione

I bilanci delle società controllate operanti in Paesi ad alta inflazione (nella fattispecie Brasile), che al 31 dicembre 1989 rappresentano rispettivamente il 5% delle attività ed il 4% dei ricavi consolidati, sono stati rettificati secondo la contabilità per l'inflazione, riadeguando i valori storici di bilancio sulla base di indici che riflettono le effettive variazioni del potere di acquisto delle monete. In particolare la rettifica per adeguamento monetario è stata applicata alle immobilizzazioni ed al patrimonio netto ed è stata riflessa nel conto economico a correzione degli oneri finanziari e delle differenze su cambi per un ammontare netto di Lire 125 miliardi nel 1989, Lire 22 miliardi nel 1988 e Lire 7 miliardi nel 1987. Questa correzione consente un'informazione contabile coerente con la metodologia di conversione dei bilanci delle consociate ai cambi correnti di fine esercizio (Nota 2).

Nel marzo 1990, il governo brasiliano ha introdotto severe misure economiche e finanziarie al fine di riequilibrare l'economia locale e di ridurre il tasso di inflazione. In questo contesto, si ritiene che la solidità patrimoniale delle controllate brasiliane consenta di affrontare questa fase critica in attesa di una progressiva ripresa del mercato locale.

(21) Informazioni per settore di attività e per area geografica

La Fiat Auto S.p.A. e controllate operano prevalentemente in un unico settore di attività e cioè quello della produzione e vendita di autovetture, veicoli commerciali leggeri e relativi ricambi.

Un'analisi dei ricavi per destinazione e delle attività consolidate ripartiti per area geografica evidenzia quanto segue (in miliardi di Lire):

	1989	1988	1987
Ricavi netti per destinazione:			
Italia	17.221	15.637	13.694
Europa (esclusa Italia)	9.270	7.907	6.942
Sud America	1.217	1.112	898
Altri Paesi	716	798	608
	28.424	25.454	22.142

	1989	1988
Totale attività consolidate:		
Italia	21.681	19.211
Europa (esclusa Italia)	3.115	2.787
Sud America	1.471	1.235
Altri Paesi	30	69
	26.297	23.302

(22) Impegni, garanzie e passività potenziali

Al 31 dicembre 1989 la Fiat Auto S.p.A. e controllate avevano assunto impegni per acquisti di immobilizzazioni materiali per Lire 606 miliardi nei confronti di terzi e per Lire 268 miliardi nei confronti di altre società del Gruppo Fiat (nel 1988 Lire 515 miliardi e Lire 250 miliardi). Alla stessa data, le società avevano prestato avalli e fidejussioni a favore di terzi per Lire 629 miliardi (nel 1988 Lire 738 miliardi) ed erano inoltre esposte ad un rischio di regresso su effetti scontati o dati a garanzia di anticipazioni per Lire 96 miliardi verso terzi e Lire 1.895 miliardi verso altre società del Gruppo Fiat (nel 1988 Lire 108 miliardi e Lire 1.558 miliardi). Per contro, la Società e le sue controllate avevano ricevuto garanzie da terzi per circa Lire 190 miliardi (Lire 259 miliardi nel 1988).

La Fiat Auto S.p.A. ed alcune controllate sono parte in causa in varie azioni legali e controversie. Inoltre talune consociate svolgono la loro attività o hanno rapporti di affari con Paesi in cui sussistono rischi di natura politica ed economica di difficile valutazione connessi alle situazioni locali. Si ritiene tuttavia che tali rischi e la risoluzione delle controversie di cui sopra non debbano generare passività non riflesse in bilancio.

Relazione di certificazione

ARTHUR ANDERSEN & Co. S.A.S.

TORINO - GALLERIA SAN FEDERICO, 54

Al Consiglio di Amministrazione della
Fiat Auto S.p.A.:

Abbiamo esaminato lo stato patrimoniale consolidato della FIAT AUTO S.p.A. e CONTROLLATE al 31 dicembre 1989 e 1988 e il conto economico consolidato, il prospetto delle variazioni nel patrimonio netto consolidato e il rendiconto finanziario consolidato per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 1989, 1988 e 1987 espressi in Lire, nonché le relative note illustrative.

Il nostro esame è stato svolto secondo gli statuiti principi di revisione e, pertanto, ha comportato quei sondaggi delle registrazioni contabili e quelle altre procedure di verifica da noi ritenuti necessari nella fattispecie. Come previsto da un apposito piano di certificazione, sono stati esaminati da noi, o per partecipate estere, da altre società Arthur Andersen, i bilanci della Fiat Auto S.p.A. e della quasi totalità delle sue controllate, mentre i bilanci di alcune controllate minori, le cui attività totali al 31 dicembre 1989 e 1988 e i cui ricavi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 1989, 1988 e 1987 rappresentano circa il 2% dei dati consolidati, sono stati esaminati da altre società di revisione che ci hanno fornito le loro relazioni. Il giudizio sui bilanci consolidati da noi qui di seguito espresso per quanto attiene i dati esaminati dalle altre società di revisione è fondato sul contenuto delle relazioni suddette.

A nostro giudizio, sulla base del nostro esame e delle relazioni degli altri revisori di cui al paragrafo precedente, i bilanci consolidati sopra menzionati presentano le situazioni patrimoniali-finanziarie della Fiat Auto S.p.A. e

ARTHUR ANDERSEN & Co. S.A.S.

TORINO

Controllate al 31 dicembre 1989 e 1988, i loro risultati economici e le variazioni nelle loro situazioni patrimoniali-finanziarie per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 1989, 1988 e 1987, secondo corretti principi contabili.

Abbiamo altresì verificato la conversione in ECU del bilancio consolidato al 31 dicembre 1989. A nostro giudizio i dati convertiti in ECU sono stati determinati applicando le procedure descritte nella Nota 2.

Torino, 15 maggio 1990.

ARTHUR ANDERSEN & Co. s.a.s.



Vincenzo Ceppa
(Socio Accomandatario)

Dati economici e finanziari degli ultimi otto anni

(in miliardi di lire)

	1989	1988	1987*	1986	1985	1984	1983	1982
Ricavi netti	28.424	25.454	22.142	16.384	14.392	12.878	11.888	10.433
Ammortamenti	1.596	1.367	1.215	921	954	861	649	464
Utile operativo	2.362	2.136	1.998	1.578	1.097	1.071	596	400
Utile prima delle imposte	2.714	2.422	1.896	1.874	847	521	107	(102)
Utile netto	1.909	1.764	1.535	1.533	766	458	110	(95)
Proventi e (oneri) finanziari	352	300	(33)	126	(177)	(336)	(421)	(767)
Autofinanziamento (utile prima della quota di terzi + ammort.)	3.527	3.172	2.780	2.495	1.755	1.341	742	352
Totale attività	26.297	23.302	21.166	17.040	11.987	10.744	10.086	9.453
Posizione finanziaria netta**	5.723	4.647	3.053	2.481	158	(1.412)	(1.952)	(2.467)
Patrimonio netto	8.221	6.695	5.383	4.108	2.622	1.990	1.509	1.354
Investimenti	1.444	1.875	2.177	2.060	758	961	902	857
Ricerca e sviluppo	821	673	558	376	332	266	235	201
Dipendenti al 31/12 (numero)	134.270	130.899	129.818	98.976	99.764	107.681	116.397	125.970
di cui: cassa integr. spec.	101	720	6.289	1.915	6.501	10.380	14.569	19.091
Costo del lavoro	5.420	4.887	4.170	2.959	2.620	2.419	2.340	2.100
Utile operativo su ricavi netti	8,3%	8,4%	9%	9,6%	7,6%	8,3%	5%	3,8%
Utile operativo su C.I.N. medio	55,6%	52,3%	54,8%	43,3%	32,1%	23,5%	12,8%	11,3%
Utile (prima della quota di terzi) su ricavi netti	6,8%	7,1%	7,1%	7%	9,6%	5,6%	3,8%	0,8%
Utile netto sul P.N. medio	25,6%	29,2%	32,3%	45,5%	33,2%	26,2%	7,7%	n.s.

* Acquisizione delle Società ex Alfa Romeo.

** I dati tra parentesi indicano indebitamento, i dati senza parentesi indicano disponibilità.

Società incluse nel bilancio consolidato con il metodo dell'integrazione globale

Denominazione	Sede	Valuta	Capitale sociale al 31/12/1989	% quota 1989	Fiat Auto 1988
Società caposettore:					
Fiat Auto S.p.A.	Torino	Lit.	1.400.000.000.000	—	—
Controllate italiane:					
Alfa Lancia S.p.A.	Arese (MI)	Lit.	1.500.000.000.000	100,00	100,00
Autogestioni S.p.A.	Torino	Lit.	1.000.000.000	(1)	100,00
Comind Sud S.p.A.	Napoli	Lit.	7.000.000.000	100,00	100,00
Ferrari S.p.A. - Eserc. Fabbr. Autom. e Corse	Modena	Lit.	1.000.000.000	90,00	90,00
Innocenti Milano S.p.A.	Milano	Lit.	200.000.000	51,00	(2)
Società Meridionale Produzione Automobilistiche S.p.A.	Napoli	Lit.	9.700.000.000	100,00	100,00
Società Imm. Fabbr. Industriali - SIFI S.p.A.	Torino	Lit.	260.310.000.000	100,00	100,00
SOFIGEM - Soc. Finanziaria Servizi Mobiliari s.r.l.	Torino	Lit.	100.000.000.000	100,00	100,00
Sasn S.p.A. - Società per Azioni Autopiste Sperimentali Nardo	Lecce	Lit.	1.000.000.000	100,00	100,00
SEVEL S.p.A. - Società Europea Veicoli Leggeri	Atessa (CH)	Lit.	45.000.000.000	50,00	50,00
Spica S.p.A.	Livorno	Lit.	20.530.000.000	(1)	100,00
Ventana Cargo S.p.A.	Torino	Lit.	6.000.000.000	100,00	100,00
Controllate estere:					
Alfa Romeo (Australia) Pty. Ltd.	Australia	\$Austr.	1.850.000	100,00	100,00
Alfa Romeo Gesellschaft m.b.h.	Austria	Sh.A.	5.000.000	100,00	100,00
Italcommerz Ex-und Import G.m.b.h.	Austria	Sh.A.	20.000.000	100,00	100,00
Alfa Romeo Benelux S.A.	Belgio	Fr.B.	80.000.000	100,00	100,00
Alfa Romeo France S.A.	Francia	Fr.F.	50.000.000	100,00	100,00
Alfa Romeo Vertrieb Gesellschaft m.b.h.	Germania	D.M.	10.000.000	100,00	100,00
Alfa Romeo Hellas S.A.	Grecia	Dr.	42.384.726	100,00	100,00
Alfa Romeo Nederland B.V.	Olanda	F.OI.	7.000.000	100,00	100,00
Alfa Romeo Espanola S.A.	Spagna	Pts.	50.000.000	100,00	100,00
Alfa Romeo Svenska AB	Svezia	Kr.S.	1.000.000	100,00	100,00
Alfa Romeo (Svizzera) S.A.	Svizzera	Fr.Sv.	1.800.000	100,00	100,00
Alfa Romeo Inc.	U.S.A.	\$U.S.	3.000.000	100,00	100,00
Fiat Auto (Belgio) S.A.	Belgio	Fr. B.	1.063.000.000	100,00	100,00
Fiat Automobiler Danmark A/S	Danimarca	Kr.D.	55.000.000	100,00	100,00
Fiat Auto (France) S.A.	Francia	Fr.F.	77.500.000	100,00	100,00
Paris-Ouest Fiat Auto S.A.	Francia	Fr.F.	2.660.000	75,76	75,76
Lancia France S.A.	Francia	Fr.F.	300.000	99,83	97,28
Fiat Automobil A.G.	Germania	D.M.	95.000.000	100,00	100,00
Fiat Auto Hellas S.A.	Grecia	Dr.	86.671.000	100,00	(3)
Fiat Auto (Ireland) Ltd.	Irlanda	Punts	23.800.000	100,00	100,00
Fiat Sales Ltd.	Irlanda	Punts	10.000	100,00	100,00
Fiat Auto Nederland B.V.	Olanda	F.OI.	2.500.000	100,00	100,00
B.V. Motorkracht	Olanda	F.OI.	45.750.000	100,00	100,00
Fiat Auto Portuguesa S.A.	Portogallo	Esc.	1.600.000.000	100,00	100,00
Fiat Auto Espana S.A.	Spagna	Pts.	100.000.000	100,00	100,00
Fiat Auto Sverige Aktiebolag	Svezia	Kr.S.	17.000.000	100,00	100,00
Fiat Auto (Suisse) S.A.	Svizzera	Fr.Sv.	33.500.000	100,00	100,00
Fahag Immobilien und Finanz. A.G.	Svizzera	Fr.Sv.	500.000	100,00	100,00
Société Immobilière Joker S.A.	Svizzera	Fr.Sv.	50.000	100,00	100,00
Fiat Auto (U.K.) Ltd.	Gran Bretagna	Lgs.	44.600.000	100,00	100,00
Fiat Motor Sales Ltd.	Gran Bretagna	Lgs.	10.000	100,00	100,00
Fiat Automoveis S.A. - FIASA	Brasile	N.Cz	144.110.257	100,00	100,00
Fiat Automoviles Venezuela C.A.	Venezuela	Bol.	50.000.000	100,00	100,00
Fiat Auto Eximport S.A.	Svizzera	Fr.Sv.	50.000	100,00	100,00

(1) Società fusa per incorporazione nella Fiat Auto S.p.A. al 31 dicembre 1989.
 (2) Società di nuova acquisizione.
 (3) Società entrata nell'area di consolidamento nel corso del 1989.

Fiat Auto S.p.A.
Pubblicità e Immagine
Progetto grafico:
Frenda Advertising - Torino
Fotocomposizione:
PGS - Torino
Fotolito:
CTM - Torino
Printed in Italy
S.A.N. - Torino - 1990

